தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

வெளியீடு—30—7—1971]
Issued—30—7—1971]

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
1 - OCT 1971
MADRAS
5632

வாய்மையே வெல்லும்

தமிழ்நாடு சட்டப் பேரவை நடவடிக்கைகள்

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

பணித்துறை வெளியீடு

OFFICIAL REPORT

சனிக்கிழமை 1970 மார்ச் 21

Saturday, 21st March 1970

தொகுதி XXIX—எண் 1

Volume XXIX—No. 1

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
3 APR 1973
MADRAS

தமிழ் நாடு அரசு
1971

GOVERNMENT OF TAMIL NADU
1971

சட்டப் பேரவைத் துறை
சென்னை 9

Legislative Assembly Department
Fort St George, Madras-9.

விலை 50 காசுகள்]
Price 50 Paise]

29/H

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
3 APR 1973
MADRAS

5632

Index to Tamil Nadu Legislative Assembly Debates

Seventh Session of the Fourth Legislative Assembly under the Constitution of India.

21st *March* 1970 *to* 25th *March* 1970.

(Volume XXIX—Nos. 1 to 44)

TABLE OF CONTENTS.

Saturday, 21st *March* 1970.

	Pages
1. Questions and Answers	1–20
2. Calling Attention—	
Failure of the Electricity Board to implement the recommendations of the Electricity Wage Board and the decision taken by the various Employees' Associations of the Board to resort to direct action and the consequent hardship to the public	21–25
3. Presentation of Report—	
Report of the Estimates Committee on Madras Record Office	25
4. Government Bill—	
Tamil Nadu Industrial Establishments (National and Festival Holidays) Amendment Bill, 1970	25
5. Point of Order—	
Allotment of separate seats for the party functioning under the leadership of Thiru G. Bhuvarahan	26–35
6. Voting on Demands for Grants for 1970–71 (*cont.*)	
(*a*) Demand No. 2—Motor Vehicles Acts—Administration.	
(*b*) Demand No. 30—Road Transport Schemes.	
(*c*) Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes.	
	36–111
7. Papers laid on the Table	112

Pages

Monday, 23rd March 1970.

1. Questions and Answers 161–218

2. Points of order *re.*—
 (*a*) Supplementary questions not pertaining to main question 164
 (*b*) Chief Minister's statement on agitation at Coimbatore against rise in electricity charges 218
 (*c*) Minister's refusal to yield to a point of order raised by a Member 290–293
 (*d*) Permission from the Chair for the Chief Minister to quote from a bit notice ... 305–306

3. Announcements—
 (*a*) Postponement of consideration of Adjournment Motion and Privilege Matters, the next day. 218
 (*b*) Party-wise allotment of seats 219–221
 (*c*) The Tamil Nadu Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1970 227
 (*d*) Distortion of Chief Minister's speech by Thiru K. R. Nallasivan 271–275

4. Point raised by Thiru K. R. Nallasivan about the Chief Minister's reference to his party during the discussion on Coimbatore incidents 221–227

5. Government Bill—
 The Tamil Nadu Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1970 227

6. Voting on Demands for Grants for 1970–71 (*cont.*)—
 (*a*) Demand No. 22—Khadi
 (*b*) Demand No. 23—Community Development Projects, etc. 285–305,
 (*c*) Demand No. 29—Public Works—Grants in-Aid. 306–307

7. Personal Explanation—
 Statement by Thiru A. R. Marimuthu regarding the agitation by the agriculturists of Coimbatore district against the increased electricity tariff 283–285

8. Papers laid on the Table 307

Tuesday, 24th March 1970.

	Pages
1. Questions and Answers	357–383
2. Point of Order *re*—	
Questions remaining unanswered	383–384
3. Privilege Matter—	
Publication of certain portions of the Assembly Proceedings in "Malai Murasu"	385–387
4. Adjournment Motion—	
Non-acceptance of the Fourth Five-Year Plan by Tamil Nadu during the Chief Ministers' Conference	387–392
5. Voting on Demands for Grants for 1970-71 (*cont.*)—	
(i) Demand No. 9-A—Administration of the Tamil Nadu Hindu Religious and Charitable Endowments Act, 1959.	
(ii) Demand No. 21—Cinchona.	
(iii) Demand No. 35—Forest Department.	
(iv) Demand No. 44—Capital Outlay on Forests.	392–459
6. Papers laid on the Table	460–461

Wednesday, 25th March 1970.

1. Questions and Answers	503–532
2. Announcement—	
Postponement of certain Adjournment Motions for consideration, the next day	532
3. Final Supplementary Statement of Expenditure for the year 1969–70	533–536
4. Voting on Demands for Grants for 1970–71 (*cont.*)—	
(i) Demand No. 26—Irrigation.	
(ii) Demand No. 27—Public Works—Works.	
(iii) Demand No. 28—Public Works—Establishment and Tools and Plant.	
(iv) Demand No. 41—Capital Outlay on Irrigation.	
(v) Demand No. 42—Capital Outlay on Public Works.	536–654
5. Papers laid on the Table	654

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
3 APR 1973
MADRAS

How to use the index.

The Index is arranged alphabetically. The Main Headings are printed from the margin and the sub-headings are indented from the main headings.

Under every Main Heading including various names, entries pertaining to proceedings other than Questions are indicated by printing immediately after the subject matter within brackets, e.g., (M) for Motion, (C.A.) for Calling Attention, (R) for Resolution, (St.) for Statement etc. An entry without any such indication will mean that it pertains to a question, except in the case of Bills and Financial Business, the entry in which cases will be self-explanatory.

All the Bills are alphabetically arranged under the main heading 'Bill(s)'.

Various bodies like Commmittees, Councils, Boards, Corporations , etc., are consolidated under the said Main Headings, i.e., 'Committee(s)', 'Council(s)', 'Corporation(s)', etc.

Various subjects like Schools, Colleges, Conferences, Ports, Temples and similar other broad subjects are shown in alphabetical order under these very Main Headings.

All the Papers laid on the Table of the House are indexed only under the Main Heading "Papers laid on the Table".

Rulings and Observations from the Chair are indexed under the Main Heading "Chair".

A list of abbreviations used in the Index is given below :—

A.M./Ad. Motion	...	Adjournment Motion
Ann.	...	Announcement
B.O.H.	...	Business of the House
C.A.	...	Calling Attention to a matter of urgent public importance.
C.A. St.	...	Calling Attention Statement.

Consid.	Consideration stage of a Bill. This stage includes : (i) Motion to refer to Select/Joint Select Committee. (ii) Amendment to refer to Select/Joint Select Committee. (iii) Amendment to circulate. (iv) Motion to consider as reported by Select/Joint Select Committee. (v) Amendment to recommit to Select/Joint Select Committee, etc.
Consid. Cl.	Consideration of clauses of a Bill.
D.E.E.	Demands for Excess Expenditure.
D.S.D. or Dis. S.D.	Discussion for Short Duration Duration on an urgent matter of administration.
D.S.G.	Demands for Supplementary Grants.
G.A.	Governor's Address.
G.D.	General Discussion.
H.A.H. Dis./H.H.D.	Half-hour Discussion.
L.A.	Legislative Assembly.
Int.	Introduction stage of a Bill.
L.C.	Legislative Council.
M.	Motion.
P.M.	Privilege Motion.
R/Res.	Resolution.
St.	Statement.

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
1 OCT 1971
MADRAS

தமிழ் நாடு அரசின் ஆளுநரும், அமைச்சரவையும்

தமிழ் நாடு ஆளுநர்

சர்தார் உஜ்ஜல் சிங்

அமைச்சரவையின் உறுப்பினர்கள்

1. மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி (முதல் அமைச்சர்): கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார் : பொதுத் துறை, பொது நிர்வாகம், இந்திய சிவில் பணியாளர் தொகுதி (ஐ.சி.எஸ்.), இந்திய ஆட்சிப் பணியாளர் தொகுதி (ஐ.ஏ.எஸ்.) அதிகாரிகள், மாவட்ட வருவாய்த் துறை அதிகாரிகள், மாவட்டத் துணை ஆட்சித் தலைவர்கள், காவல் துறை, தேர்தல்கள், மதுவிலக்கு, செய்தி-விளம்பரம், திரைப்படச் சட்டம், உணவு உற்பத்தி, பயண அனுமதிச் சீட்டுகள், பத்திரிகைக் காகிதக் கட்டுப்பாடு, சரக்குகளின் விலைகள்-வழங்கல் குறித்த சட்டம்.

2. **மாண்புமிகு திரு இரா. நெடுஞ்செழியன் (கல்வி-சுகாதார அமைச்சர்) :** கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார் . தொழில் நுட்பக் கல்வி உட்பட கல்வி, ஆட்சி மொழி, பொதுச் சுகாதாரம், மருத்துவம், சட்ட மன்றம்.

3. **மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் (நிதி அமைச்சர் :** கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார் : நிதி, திட்டம், வருவாய், வருவாய்த் துறை வாரியம், மாவட்ட வருவாய் நிறுவனங்கள், வெளிநாட்டில் வாழும் இந்தியர்கள், அகதிகள், இடம் பெயர்ந்தவர்கள்.

4. **மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து (வேளாண்மை அரிசன நல அமைச்சர்).** கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார் : வேளாண்மை, அரிசனநலம், மகளிர்-சிறுவர் நலம், மீனளம், சுற்றுலா.

5. **மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் (பின்னிலை வகுப்பினர் நல அமைச்சர்).** கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார் : பிற்பட்டோர் நலன், பத்திரப் பதிவு, எழுது பொருள்-அச்சுத்துறை, அரசாங்க அச்சகம்.

6. **மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் (உணவு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்) .** கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார் : உணவு, வணிக வரிகள், கால்நடை வளர்ப்பு, பால் வழங்கு துறை.

7. **மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் (தொழில் அமைச்சர்) .** கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார் : தொழில்கள், ஆலைத் துணிகள், நூல், கைத்தறி, சுரங்கங்கள், கனிப் பொருள்கள், இரும்பு உருக்குக் கட்டுப்பாடு, வேலை வாய்ப்பும்-பயிற்சியளித்தலும், கம்பெனிகள், சட்டம், நீதி மன்றங்கள், சிறைச்சாலைகள்.

8. மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா (பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்): கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: பொதுப் பணிகள், சிறு பாசனச் சிறப்புத் திட்டம் உட்பட சிறுபாசனம், நெடுஞ்சாலைகள், முகம்மதியர் அறக் கட்டளைகள் (Waqfs), போக்குவரத்து, நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட போக்குவரத்து, மோட்டார் வண்டிகள் வரி.

9. மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி (உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்): கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார். நகராட்சி நிர்வாகம், சமுதாய நல வளர்ச்சி, ஊராட்சிகள், பூதான, கிராமதான இயக்கங்கள், கதர்-கிராமத் தொழில்கள், கிராமத் தொழில்கள் திட்டம், முன்னாள் இராணுவ வீரர்கள், சிறை.

10. மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் (கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்): கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார். கூட்டுறவு, வேளாண்மை, மறுநிதி உதவி, துறைமுகங்கள்

11. மாண்புமிகு திரு. கே. வி. சுப்பையா (அறநிலையத் துறை அமைச்சர்). கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: அறக் கட்டளைகள், வீட்டு வசதி, இடவசதிக் கட்டுப்பாடு, சீர்திருத்தப் பள்ளிகள், கண்காணிப்புப் பணிகள்.

12. மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் (மின்சாரத் துறை அமைச்சர்). கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: மின்சாரம், கடன் கொடுத்தல் (கிராமவாசிகள் கடன்பட்டிருத்தல்) குறித்த சட்டம், சீட்டுகள் குறித்த சட்டம், காடுகள் சின் கோனா.

13. மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன் (தொழிலாளர் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: தொழிலாளர். எடைகள்-அளவைகள் குறித்த சட்டம், புள்ளி விவரங்கள், இரவலர்கள், அனாதை இல்லங்கள்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

PERSONNEL OF THE GOVERNMENT OF TAMIL NADU

GOVERNOR OF TAMIL NADU

SARDAR UJJAL SINGH

MEMBERS OF THE COUNCIL OF MINISTERS.

1. The HON. THIRU M. KARUNANIDHI (Chief Minister): Minister in charge of Public, General Administration, Matters relating to I.C.S. and I.A.S. Officers, District Revenue Officers and Deputy Collector's Police, Elections, Prohibition, Information and Publicity, Cinematograph Act, Food Production, Passports and Newsprint Control and Prices and Supplies of Goods Act.

2. The HON. THIRU V. R. NADUNCHAZHIYAN (Minister for Education and Health): Minister in-charge of Education including Technical Education, Official Lalnguage, Public Health and Medicine and Legislature.

3. The HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN (Minister for Finance): Minister in-charge of Finance, Planning, Revenue Board of Revenue, District Revenue Establishments, Indian Overseas, Refugees and Evacuees.

4. The HON. DR. (THIRUMATHI) SATYAVANIMUTHU (Minister for Agriculture and Harijan Welfare): Minister in-charge of Agriculture, Harijan Welfare, Women's and Children's Welfare Fisheries and Tourism.

5. The HON. THIRU N. V. NATARAJAN (Minister for Backward Classes): Minister in-charge of Backward Classes, Registration, Stationery and Printing and Government Press.

6. The HON. THIRU P. U. SHANMUGHAM (Minister for Food and Commercial Taxes): Minister in-charge of Food, Commercial Taxes Animal Husbandry and Milk.

7. The HON. THIRU S. MADHAVAN (Minister for Industries): Minister in-charge of Industries, Textiles, Yarn, Handloom Mines and Minerals, Iron and Steel Control, Employment and Training, Companies, Law, Courts and Prisons.

8. The HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA (Minister for Public Works): Minister in-charge of Public Works, Minor Irrigation including Special Minor Irrigation Project Works, Highways and Waqfs, Transport, Nationalised Transport and Motor Vehicles Tax.

9. The HON. THIRU M. MUTHUSWAMY (Minister for Local Administration): Minister in-charge of Municipal Administration, Community Development, Panchayats Bhoodan and Gramdan, Khadi and Village Industries, Rural Industries Project, Ex servicemen and Prosperity Brigade.

10. The Hon. Thiru Si. Pa. ADITANAR (Minister for Co-operation): Minister in-charge of Co-operation, Agricultural Refinance and Ports.

11. The Hon. Thiru K. V. SUBBIAH (Minister for Religious Endowments): Minister in-charge of Religious Endowments, Housing, Accomodation Control, Approved Schools and Vigilance Services.

12. The Hon. Thiru O. P. RAMAN (Minister for Electricity): Minister in-charge of Electricity, Legislation on Money Lending (Rural Indebtedness), Legislation on Chits, Forests and Cinchona.

13. The Hon. Thiru K. VEZHAVENDAN (Minister for Labour): Minister in-charge of Labour, Legislation on Weights and Measures and Statistics, Beggars and Orphanages.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ் நாடு சட்டப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள்.

பேரவைத் தலைவர்.

மாண்புமிகு புலவர் கா. கோவிந்தன்.

பேரவைத் துணைத் தலைவர்.

மாண்புமிகு திரு. ஜி. ஆர். எட்மண்ட்.

மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல்.

திரு. ந. தருமலிங்கம்.
திரு. ஆர். என். அரங்கநாதன்.
திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்.
திரு. கரு. இராம. கரியமாணிக்கம் அம்பலம்.
திரு. எம். சுரேந்திரன்.
திரு. வி. டி. அண்ணாமலை.

சட்டப் பேரவைச் செயலாளர்.

திரு. கா. து. நடராசன், எம்.ஏ., பி.எல்.

துணைச் செயலாளர்.

திரு. கு. புஜங்க ராவ், பி.ஏ., எல்.எல்.பி.

உதவிச் செயலாளர்கள்.

திரு. த. இராதாகிருஷ்ணன் (எஸ்டேட் அதிகாரி).
திரு. ஜி. இராகவன்.
திரு. சி. கு. இராமசாமி, பி.ஏ., பி.எல்.
திரு. ஆர். மாணிக்கம், பி.எஸ்ஸி., பி.எல்.

தொகுதிகள் உள்ளிட்ட தமிழ் நாடு சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களின் (ஆங்கில அகர வரிசைப்படி) தயாரிக்கப்பட்ட பட்டியல்.

தொடர் எண்.	உறுப்பினர்கள் பெயர்.	தொகுதி.
(1)	(2)	(3)
1	அப்துல் கபூர் சாகிப், எம்.	இராணிப்பேட்டை
2	ஆதித்தனார், சி. பா. (அமைச்சர்)	ஸ்ரீவைகுண்டம்.
3	அக்கினிராஜூ, எஸ்,	திருப்பரங்குன்றம்.
4	அழகமுத்து, து. ப. (அரசாங்கத் தலைமை ஆளுங்கட்சி இணைப்பாளர்)	உப்பிலியாபுரம்.
5	அழகர்சாமி, சோ.	கோயில்பட்டி.
6	அழகுத்தேவர், எஸ்.	சிவகாசி.
7	அலங்காரம், மு.	கடலாடி (செ. வ.)
8	ஆனந்தன், மு.	ரிஷிவந்தியம் (செ. வ.)
9	ஆண்டி என்ற குருசாமி, கு.	ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் (செ.வ)
10	அண்ணாமலை, சி.வி.எம்.	கடம்பத்தூர்.
11	அண்ணாமலை, வி.டி.	பெரணமல்லூர்.
12	அரங்கநாதன், ஆர். என்.	சோளிங்கபுரம்.
13	அரங்கண்ணல், இராம.	மயிலாப்பூர். (சென்னை மாநகரம்).
14	அரசு, அ. பொ.	திருவொற்றியூர்.
15	ஆறுமுகம், அ.	எடப்பாடி.
16	ஆறுமுகம், எஸ்	வீரபாண்டி.
17	ஆலடி அருணா, வி.	ஆலங்குளம்.
18	ஆசைத்தம்பி, ஏ. வி. பி.	எழும்பூர், (சென்னை மாநகரம்).
19	பாலன், எம். சி.	நாகர்கோவில்.
20	பாலகிருஷ்ணன், ஏ. கோ.	வானூர் (செ. வ.)
21	பலராமன், இல.	கணியம்பாடி.
22	பாலசுப்பிரமணியன், எ.	திண்டுக்கல்.
23	பெள்ளி கௌடர், ஜெ.	கூனூர்
24	பாரதிமோகன், கோ.	குத்தாலம்.
25	பூபதி, எம்.	கோயம்புத்தூர்—கிழக்கு.
26	பூவராகன், கோ.	விருத்தாசலம்.
27	போஜன், கே.	உதகமண்டலம்.
28	சீமைச்சாமி, கரு.	மானாமதுரை.
29	சின்னராஜி, சி. கே.	திருப்பத்தூர்.
30	சின்னச்சாமி, மு.	ஈரோடு
31	சின்னச்சாமி, வி.	ஏர்க்காடு (ஆ. வா.)
32	சித்தன், என். எஸ். வி.	திருமங்கலம்
33	தனுஷ்கோடி, பி. எஸ்.	திருவாரூர் (செ. வ.)
34	தருமலிங்கம், ந.	திருத்துறைப்பூண்டி.
35	துரைராஜ், சு. ம.	திருவள்ளூர் (செ.வ.)
36	துரைபாண்டியன், என்.	நாங்குனேரி.
37	துரைராஜ், பி.	சங்கரன்கோவில்.

தொடர் எண்.	உறுப்பினர் பெயர்.	தொகுதி.
(1)	(2)	(3)
38	துரைசாமி, சு.	திருப்பூர்.
39	துரையரசன், ஆ.	அறந்தாங்கி.
40	எட்மண்ட், ஜி. ஆர். (பேரவைத் துணைத் தலைவர்)	திருச்செந்தூர்.
41	இளம்வழுதி, இரெ.	கடலூர்.
42	எல்லப்பன், பி. எஸ்.	அச்சரப்பாக்கம் (செ. வ.)
43	கணேசன், எல்.	ஒரத்தநாடு.
44	கணேசன், எஸ்.	செம்பனார்கோவில்.
45	ஜார்ஜ், வ.	பத்மநாபபுரம்.
46	ஞானசம்பந்தன், கொ. இர. ..	நாகப்பட்டினம்.
47	கோமதிசங்கர தீட்சிதர், க.	அம்பாசமுத்திரம்.
48	கோபால், எம்.	குன்றத்தூர் (செ. வ.).
49	கோவிந்தன், கே. ஆர்.	தாரமங்கலம்.
50	கோவிந்தன், புலவர் கா. .. (பேரவைத் தலைவர்).	செய்யாறு.
51	கோவிந்தராசன், ம. சொ.	மதுரை சென்ட்ரல்.
52	கோவிந்தராசன், சி.	நெல்லிக்குப்பம்.
53	கோவிந்தராஜன், வி. எஸ்.	புரசவாக்கம் (சென்னை மாநகரம்).
54	கோவிந்தராசுலு, கே.	கோயம்புத்தூர்—மேற்கு.
55	கோவிந்தராசன், ஆ.	புவனகிரி.
56	ஹபிபுல்லா பேக், டாக்டர்	ஹார்பர் (சென்னை மாநகரம்).
57	ஹாண்டே, டாக்டர் எச். வி.	பார்க் டவுன் (சென்னை மாநகரம்).
58	இளஞ்செழியன், வீ. சா.	விராலிமலை
59	இராசரத்தினம், டி.	ஸ்ரீபெரும்புதூர்.
60	ஜேம்ஸ், ஜே.	திருவட்டார்.
61	ஜானகியம்மாள், திருமதி கே. பி. ..	மதுரை-கிழக்கு.
62	ஜயராஜ், பி.	நன்னிலம் (செ. வ.).
63	ஜயராமன், கி.	சேலம்-1.
64	ஜெயராமன், பி.	பேர்ணம்பட்டு (செ. வ.)
65	கலியமூர்த்தி என்ற மூர்த்தி, ஆ. கு. ..	ஜெயங்கொண்டம் (செ.வ.).
66	கனகசபை, ா.	சிதம்பரம்.
67	கந்தசாமி கவுண்டர், செ.	அரவக்குறிச்சி.
68	கந்தசாமி, எம்.	குளித்தலை.
69	கந்தசாமி படையாச்சி, மு.	உளுந்தூர்ப்பேட்டை.
70	கண்ணன், எம். ஆர்.	பேசின் பிரிட்ஜ் (சென்னை மாநகரம்).
71	கணணப்பன், எம்.	கிணத்துக்கடவு.
72	கரியமாணிக்கம் அம்பலம், கரு. ராம.	திருவாடானை.
73	கருணாநிதி, மு. (முதல் அமைச்சர்) ..	சைதாப்பேட்டை (சென்னை மாநகரம்).
74	கருப்பையா, ஆ.	கங்கைகொண்டான் (செ. வ.).

தொடர் எண்.	உறுப்பினர் பெயர்.	தொகுதி.
(1)	(2)	(3)
75	கருப்பையா, ஆர்.	அரியலூர்.
76	கருத்திருமன், பி. ஜி. (எதிர்க் கட்சித் தலைவர்).	சத்தியமங்கலம்.
77	காசிராமன், நா.	கும்பகோணம்.
78	கதிரவன், க. மு.	தென்காசி.
79	கேசவலு, தே.	கள்ளக்குறிச்சி.
80	கிட்டப்பா, என்.	மாயூரம்.
81	கொளத்தூர் கோதண்டம்	மதுராந்தகம்.
82	கோதண்டராமன், வி. கே.	குடியாத்தம்.
83	கோதண்டராமைய்யா, கே. எஸ். ..	உத்தனப்பள்ளி.
84	கிருஷ்ணமூர்த்தி, கு.	பழனி (செ.வ.).
85	கிருஷ்ணமூர்த்தி, சி.	கொடவாசல்.
86	கிருஷ்ணமூர்த்தி, மு.	பேராவூரணி.
87	கிருஷ்ணன், அ.	மங்களூர் (செ.வ.)
88	கிருஷ்ணன், ஈ. ஆர்.	சேலம்-2.
89	கிருட்டிணன், நா.	காஞ்சீபுரம்.
90	கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர், ரா.	அவினாசி.
91	குமாரசாமி, கே. என்.	பல்லடம்.
92	குப்பம்மாள், திருமதி சு.	போளூர்.
93	மாதவன், செ. (அமைச்சர்)	திருப்பத்தூர்.
94	மகாதேவன், ப.	கன்யாகுமரி.
95	மலைச்சாமி, பெ.	மேலூர்.
96	மலைக்கண்ணன், வீ.	இளையாங்குடி.
97	மணி, கே.பி.எஸ்.	சீர்காழி (செ.வ.).
98	மணி, எம். எஸ்.	திருச்சிராப்பள்ளி–1.
99	மணி, வி. எஸ். எஸ்.	ஆத்தூர்.
00	மாணிக்கவாசகம், இரா.	தொண்டாமுத்தூர்.
101	மணியன், பி.எஸ்.	சோழவந்தான்.
102	மாரிமுத்து, அ.	ஆடுதுறை.
103	மாரிமுத்து, வ.ஆர்.	பட்டுக்கோட்டை.
104	மாரிமுத்து, மூ.	தலைவாசல் (செ.வ.)
105	மார்டின், டி.	சாத்தான்குளம்.
106	மருதாசலம், என்.	பேரூர் (செ.வ.).
107	மதியழகன், கே. ஏ. (அமைச்சர்) ..	ஆயிரம்விளக்கு (சென்னை மாநகரம்).
108	மெய்யப்பன், சா.	காரைக்குடி.
109	மேத்தா, எம்.	பெரியகுளம்.
110	மூக்கையா தேவர், பி.கே.	உசிலம்பட்டி.
111	முனுசாமி கௌண்டர், பி.எம். ..	கிருஷ்ணகிரி.
112	முனுசாமி, ரா.ரா.	மேல்மலையனூர்.
1.3	முனியாண்டி, ஏ.	நிலக்கோட்டை [செ.வ.]
114	முனு. ஆதி	திருப்போரூர்.
115	முருகையன், புலவர் க.	திருவையாறு.

தொடர் எண்.	உறுப்பினர் பெயர்	தொகுதி.
(1)	(2)	(3)
116	முருகையன், எஸ்.	கலசபாக்கம்.
117	முருகேசன், க.	பாலக்கோடு.
118	செஞ்சி முனுசாமி, வெ.	செஞ்சி.
119	முத்தையா, கே. கே.	கடலூர்.
120	முத்தையா, மு.	ஒட்டப்பிடாரம் (செ.வ.)
121	முத்துலிங்கம், எஸ்.	வந்தவாசி (செ.வ.)
122	முத்துசாமி, பா. கசி.	பெண்ணகரம்.
123	முத்துசாமி, மா. (அமைச்சர்)	நாமக்கல்.
124	முத்துச்செல்வன், பு.செ.	முசிரி.
125	நாச்சிமுத்து, நா.	ஒட்டன்சத்திரம்.
126	நாகலிங்கம், பா.	பொன்னேரி (செ.வ.)
127	நாகசுந்தரம், ஆர்.	திருச்சிராப்பள்ளி-2.
128	நல்லசிவன், க. ர.	மொடக்குறிச்சி.
129	நல்லசாமி, தோ. மு.	கரூர்.
130	நஞ்சன், சி.	கடலூர் (செ.வ.).
131	நரசிம்மன், ஏ. சி.	ஆரணி.
132	நாராயணன், இரா.	வரகூர்.
133	நடராசன், மு. க. து.	லால்குடி.
134	நடராஜன், ஜி.	காட்பாடி.
135	நடராசன், ஈ. எம்.	அந்தியூர்.
136	நெடுஞ்செழியன், இரா. (அமைச்சர் பேரவை முன்னவர்)	திருவல்லிக்கேணி (சென்னை மாநகரம்).
137	பச்சையப்பன், எஸ். பி.	சங்கராபுரம்.
138	பத்மாவதி, திருமதி, ஜி.	முகையூர்.
139	பழனி, சி.	ஓமலூர் (செ.வ.).
140	பழனியம்மாள், திருமதி வி. ப. ..	தாராபுரம் (செ.வ.)
141	பழனிவேல் ராஜன்	தேனி.
142	பன்னீர்செல்வம், எம்.	ஆம்பூர் (செ.வ.)
143	பரமசிவம் பி. என்.	பொங்கலூர்.
144	பரமசிவம், எஸ்.	ஆண்டிப்பட்டி.
145	பரிசுத்த நாடார், ஏ. ஒய். எஸ்.	தஞ்சாவூர்.
146	பட்டாபி நாயுடு, எ.	காவேரிப்பட்டணம்
147	பீர் முஹம்மது, ஹாஜி. ம. மு.	மேலப்பாளையம்.
148	பெரியசாமி, பெ.	ராசிபுரம்.
149	பெருமாள், ஏ. ஆர்.	கரியாப்பட்டி.
150	பொன்னம்பலம், புலவர் பொ.	திருமயம்.
151	பொன்னப்ப நாடார், ஆர்.	விளவங்கோடு.
152	பொன்னுமலை, தி.	பனமரத்துப்பட்டி.
153	இராஜா, ஏ. எம்.	பவானி.
154	ராசகோபால், க. மு.	உத்திரமேரூர்.
155	ராஜமன்னார், எஸ். ஏ.	வாணியம்பாடி.
156	இராசாங்கம், மா.	கம்பம்.
157	ராஜாங்கம், என்.	குறிஞ்சிப்பாடி (செ.வ)

தொடர் எண்.	உறுப்பினர் பெயர்	தொகுதி.
(1)	(2)	(3)
158	ராஜவேலு, டி. வ.	திருச்செங்கோடு.
159	ராமச்சந்திர துரை, ரா.	கந்தர்வக்கோட்டை.
160	இராமச்சந்திரன், க. ந.	ஆண்டிமடம்.
161	ராமச்சந்திரன், எம். ஜி.	பரங்கிமலே.
162	இராமச்சந்திரன், எஸ்.	பண்ருட்டி.
163	ராமலிங்கம், எஸ்.	ஸ்ரீரங்கம் (செ.வ.)
164	இராமமூர்த்தி, க.	திண்டிவனம்.
165	இராமன், மு.	கண்டமங்கலம் (செ.வ.)
166	இராமன், ஓ. பி. (அமைச்சர்)	மேலூர்-தெற்கு (செ.வ.)
167	இராமராசன், வ.க.	பவானிசாகர் (செ.வ.)
168	இராமசாமி, இ.	வால்பாறை (செ.வ.)
169	ராமசாமி கவுண்டர், கே.எம்.	கோபிசெட்டிப்பாளேயம்.
170	ராமசாமி, எஸ்.ஜே.	அரக்கோணம்.
171	இராசு, ஜே.எஸ்.	பெரம்பலூர் (செ.வ.)
172	இரத்தினசபாபதி, மு.	விளாத்திகுளம்.
173	ரெத்தினதேவர், ரா.	முதுகுளத்தூர்.
174	சாதிக் பாட்சா, எஸ்.ஜே. (அமைச்சர்).	உடுமலேப்பேட்டை.
175	சகாதேவக் கண்டர், கே.	தண்டராம்பட்டு.
176	சாமிநாதன், கே. என்.	வெள்ளக்கோயில்.
177	சங்கரய்யா, என்.	மதுரை—மேற்கு.
178	சந்தானம், பி.எஸ்.	செங்கம் (செ.வ.)
179	சாரதி, மா.பா.	வேலூர்.
180	சத்தியவாணிமுத்து, டாக்டர் (திருமதி) (அமைச்சர்).	பெரம்பூர் (செ.வ.) (சென்னே மாநகரம்)
181	சீனிவாச நாயக்கர், ஆர்.	சாத்தூர்.
182	சீனிவாசன், பெ.	விருதுநகர்.
183	செல்லக் கவுண்டர், அ.	சேந்தமங்கலம் (ஆ.வா.)
184	சேனுபதி, அ.	காங்கேயம்.
185	சேதுராமன், சி.	சிவகங்கை.
186	சண்முகம், எம்	விழுப்புரம்.
187	சண்முகசுந்தரம், அ ப.	பொள்ளாச்சி.
188	சிறைமீட்டான், தொ.க.	பரமக்குடி (செ.வ.).
189	சிவஞானம், ம. பொ.	தியாகராயநகர் (சென்னே மாநகரம்.)
190	சிவபெருமாள், க.ந.	ஆத்தூர்.
191	சிவசாமி, மு.ச.	தூத்துக்குடி.
192	சிவசுப்பிரமணியன், எஸ்.	காட்டுமன்னார் கோயில் (செ.வ.)
193	சோமசுந்தரம், ந.	வளங்கைமான் (செ.வ.)
194	சௌந்தரபாண்டியன். நா.	ராதாபுரம்.
195	சௌந்தரபாண்டியன், பெ.	கிருஷ்ணராயபுரம் (செ.வ.)
196	சௌந்தரராஜ மூப்பனர், இரா.	பாபநாசம்.
197	சுந்தர பாரதி, சௌடி எஸ்.	அருப்புக்கோட்டை.
198	சீனிவாசன், சு.	போடிநாயக்கனூர்.

தொடர் எண்.	உறுப்பினர் பெயர்.	தொகுதி
(1)	(2)	(3)
199	சுவாரெஸ், திருமதி எ.	நியமன உறுப்பினர்.
200	சுப்பராஜா, ஏ.அ.	இராஜபாளையம்.
201	சுப்பையா, ஆ.கு.	கோட்டூர் (செ.வ.)
202	சுப்பையா, கே. வி. (அமைச்சர்) ..	ஆலங்குடி.
203	சுப்பையா முதலியார், ஏ.ஆர். ..	கடையநல்லூர்.
204	சுப்பிரமணியம், அ.லெ.	திருநெல்வேலி.
205	சுப்பிரமணிய கவுண்டர், எம். ..	தர்மபுரி.
206	சுப்பிரமணியம், இ.எம்.	திருக்கோவிலூர்.
207	சுரேந்திரன், எம்.	மேட்டூர்.
208	சுவாமிநாத உடையார், த.சி. ..	மன்னார்குடி.
209	சுவாமிநாதன், வை.	திருவெறும்பூர்.
210	தம்பி நாயக்கர், பா.	வடமதுரை.
211	தங்கப்பன், டி.	இராமநாதபுரம்.
212	தவமணி தேவர், வி.	சேடப்பட்டி.
213	தீர்த்தகிரி, ந.	ஹரூர் (செ.வ.)
214	தீர்த்தகிரி கவுண்டர், தி.	ஊத்தங்கரை.
215	திம்மராய கவுண்டர், தி. சி.	நாட்ராம்பள்ளி.
216	திப்பையா, டி.டி.எஸ்.	மேட்டுப்பாளையம்.
217	வடிவேலு, எஸ்.கே.	தொட்டியம்.
218	வரதராஜன், என்.	வேடசந்தூர்.
219	வேதாசலம், மு.	வண்ணாரப்பேட்டை. (சென்னை மாநகரம்)
220	வீரமணி, சி.	சங்கரி (செ.வ.)
221	வீராசாமி, ந.	ஆர்க்காடு.
222	வேலப்பன், சி. வே.	கபிலமலை.
223	வெள்ளத்துரை, ஏ.	வாசுதேவநல்லூர்.
224	வேலுசாமி, பி.	சிங்காநல்லூர்.
225	வெங்கடாசல தேவர், பெ.	வேதாரண்யம்.
226	வெங்கடசாமி, பி.	ஹோசூர்.
227	வேழவேந்தன், கா. (அமைச்சர்) ..	கும்மிடிப்பூண்டி.
228	விஜய ரகுநாத தொண்டைமான், மா.ஆர்.	புதுக்கோட்டை.
229	விஜயராஜ், தா.	திருவண்ணாமலை.
230	விநாயகம், கே.	திருத்தணி.
231	விசுவநாதன், செ. கோ.	செங்கற்பட்டு.
232	வில்லியம், எம்.	கிள்ளியூர்.
233	வெற்றிடம்	பெருந்துறை
234	வெற்றிடம்	கொளச்சல்
235	வெற்றிடம் ..	சேரன்மகாதேவி.

பேரவை நடவடிக்கைகளில் பங்குகொள்ள உரிமை பெற்றவர்கள்.

தொடர் எண்.	பெயர்.	
(1)	(2)	
1	திரு. என். வி. நடராசன் ..	அமைச்சர்.
2	திரு. ப. உ. சண்முகம்	அமைச்சர்
3	திரு. எஸ். கோவிந்த சாமிநாதன் ..	தலைமை வழக்கறிஞர்

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
1 - OCT 1971
MADRAS

தமிழ் நாடு சட்டப் பேரவை

சனிக்கிழமை, 1970 மார்ச் 21.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் புலவர் கா. கோவிந்தன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாக்கள்

Pilot project in medical Research

*469.*Q.*—THIRU K. SAHADEVA KANDER : Will the Hon. the Minister for Education and Health be pleased to state whether there are proposals under the consideration of the Government to open a pilot project in medicinal Research in Madras Medical College, Madras City?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : சென்னையிலுள்ள சென்னை மருத்துவக் கல்லூரியில் மருத்துவ இரசாயன ஆராய்ச்சி முன்னோடித் திட்டம் ஒன்றைத் தொடங்க ஒப்பளிப்பு வழங்கப் பட்டுள்ளது.

திரு. கே. விநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மருத்துவத் துறையில் ஆராய்ச்சி என்றால், அது எந்த பிரிவைக் கொண்டு செய்யப்படும் என்று சொல்ல முடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாநிலக் கல்லூரியிலும், மற்றும் பல்வேறு இடங்களிலும் 'பாட்டனி' துறையிலும் 'கெமிஸ்ட்ரி' துறையிலும் பல ஆராய்ச்சிகள் நடைபெறுகின்றன. அங்கே நடைபெறுகின்ற ஆராய்ச்சிக்கும் மருத்துவக் கல்லூரியில் நடைபெறும் ஆராய்ச்சிக்கும் தொடர்பு இல்லாமலிருக்கிறது. டிபார்ட்மென்ட் ஆஃப் பாட்டனி, டிபார்ட்மென்ட் ஆஃப் கெமிஸ்ட்ரி இருக்கின்றன. 'டிபார்ட்மென்ட் ஆஃப் பார்மகாலஜி அண்டு ரிசர்ச் ஸெல்' மெடிகல் காலேஜில் இருக்கிறது. அவைகளுக்குள்ளே ஒரு தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொள்ளுவதற்காகவும், இங்கேயிருக்கின்ற நம்முடைய நாட்டு மருந்துகளினுடைய தரங்களை ஆராய்வதன் மூலமாக, அதிலே சில நன்மை ஏற்படக்கூடும் என்பதற்காக அதை 'அனலைஸ்' செய்வதற்கும், தரத்தைப் பிரித்துப் பார்த்துப் பயன்படுத்த வேண்டும் என்றும் ப்ரொஃபொஸர் ஆஃப் பாட்டனி, ப்ரொஃபொஸர் ஆஃப் கெமிஸ்ட்ரி, ப்ரொஃபொஸர் ஆஃப் பார்மகாலஜி ஆகியவர்களையெல்லாம் போட்டு, ப்ரொஃபொஸர் ஆஃப் மெடிஸினாக இருக்கிற டாக்டர் ஆர். எஸ். சுப்பிரமணியம் அவர்களை அமைப்பாளராக வைத்து இந்தத் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது 23—12—1969-இலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது.

திரு. நா. வீராசாமி : சென்னை மருத்துவக் கல்லூரியில் மருத்துவ இரசாயன ஆராய்ச்சி முன்னோடித் திட்டம் ஒன்றைத் தொடங்குவதற்கான செயற்குறிப்பு இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். நம்முடைய மாநிலத்தில் எம்.டி. (டாக்டர் ஆஃப் மெடிஸின்) என்கிற டிக்ரிக்கான பயிற்சியைத் துவக்கிய நேரத்தில், எம்.டி. (செஸ்ட்) என்ற துறை இல்லாமலிருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களில் அப்படிப்பட்ட கல்வி சொல்லித் தரப்படுகிறது. இருதயக் கோளாறைப் பற்றிப் படித்து, அதிலே ஸ்பெஷலைஸ் பண்ணுவதற்கான படிப்பு நம்முடைய மருத்துவக் கல்லூரியில் இல்லை. ஆகவே, இந்த மருந்தைத் தயாரிக்கும் முன்னோடித் திட்டத்தில் எம்.டி. (செஸ்ட்) என்ற பிரிவை ஏற்படுத்தி, முன்னோடித் திட்டத்தில் இதுவும் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது மருந்து ஆராய்ச்சி பற்றியது, நோய் ஆராய்ச்சி பற்றியது அல்ல.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, ஒரு புதிய ஆராய்ச்சித் துறை—மருந்து ஆராய்ச்சித் துறைக்கான அடிப்படைக் காரணத்தை நான் சொன்னேன். பல்வேறு ஆராய்ச்சிகள் செய்கின்ற நிலையங்களோடு தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும் என்பதுதான் நோக்கம். 'இண்டிஜினஸ் மெடிஸின்' என்று சொல்லப்படுகிற நாட்டு மருந்துகளின் தரங்களை ஆராய்ந்து பார்ப்பதற்காக இது ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. எம்.டி. (செஸ்ட்) என்று தனியாகத் துறையொன்றை ஆரம்பிக்க வேண்டியதன் அவசியத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதுபற்றிய குறிப்புகள் என்னிடத்தில் இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால், அதற்கான அவசியம் இருக்கிறதா, இப்பொழுதிருக்கும் வேறுபல துறைகளே அந்தத் தேவையை நிறைவேற்றுகின்ற அளவிலே அமைந்திருக்கின்றனவா என்று ஆராய்ந்து சொல்லப்படும்.

Jaundice cases treated in Madura Erskine Hospital.

* 470 Q.—Dr. H. V. HANDE : Will the Hon the Minister for Education and Health be pleased to state—

(*a*) the total number of 'Jaundice' cases treated both as in-patients and out-patients in the Madurai Erskine Hospital between January to April 1969 ; and

(*b*) the number of fatalities, month war?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் :

(அ) சனவரி, 1969-இல்	25
பிப்ரவரி, 1969-இல்	16
மார்ச்சு, 1969-இல்	18
ஏப்ரல், 1969-இல்	24
	83

1970 மார்ச் 21]

(இ)	சனவரி, 1969-இல்	2
	பிப்ரவரி, 1969-இல்	4
	மார்ச்சு, 1969-இல்	5
	ஏப்ரல், 1969-இல்	2
		13

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : இந்த மஞ்சள் காமாலை நோயினால் நிறைய பேர் இறந்திருக்கிறார்கள் என்று அமைச்சரவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இந்த நோயைக் குணப்படுத்த ஆங்கில மருத்துவ முறையில் சரியான மருந்து இல்லாத காரணத்தால் நிறைய பேர் இறக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆனால், கீழாநெல்லி இலையைச் சாப்பிட்டால் மஞ்சள் காமாலை நோய் போய்விடும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, கீழாநெல்லி இலையைக்கொண்டு மருந்து தயாரிப்பதுபற்றி ஆராய்ச்சி செய்து, அதன்மூலம் இந்த மஞ்சள் காமாலை நோயைப் போக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, மஞ்சள் காமாலை நோயைத் தடுக்க, அந்த நோயினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களைக் குணப்படுத்த வேண்டும் என்றுதான் நாம் சொல்ல முடியுமே தவிர, டாக்டர்களிடத்தில், இன்ன இன்ன மருந்துகளைத் தாருங்கள், இப்படி இப்படிப் பக்குவப்படுத்துங்கள் என்று நாம் சொல்லுவதற்கில்லை. அதற்கான முயற்சிகளில் ஆராய்ச்சியாளர்கள் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள் டாக்டர்களும் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள்.

ஹாஜி. ம. மு. பீர்முஹம்மது : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மஞ்சள் காமாலை நோய், பொதுவாக நம்முடைய மாநிலமெங்கும் பல்வேறு இடங்களில் பரவியிருக்கிறது. வைசூரி, காலரா போன்ற நோய்களுக்குத் தடுப்பு ஊசி போடுவதைப் போன்று, பரவலாக நம்முடைய நாடெங்கிலும் உள்ள மக்களுக்கு மஞ்சள் காமாலை நோய் வராமல் இருக்க தடுப்பு ஊசி போட வாய்ப்பு இருக்கிறதா ? அப்படி வாய்ப்பு இருக்குமானால், அரசு அதுபற்றி நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, நான் முதலில் சொல்லியபடி, நோயை விரைவில் போக்க வேண்டுமென்றுதான் டாக்டர்களைக் கேட்கலாமே தவிர, அதற்கு ஊசி போட வேண்டுமா, அதற்கு என்ன செய்வது என்பதை டாக்டர்கள்தான் முடிவு செய்ய வேண்டும். அந்த நோய் பரவாமல் அதை நீக்குகின்ற முயற்சிகளைப் பொது நலத் துறை, மருத்துவத் துறையினர் மேற்கொண்டு வருகிறார்கள்.

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, மஞ்சள காமாலை, வாத நோய் போன்றவற்றைக் குணப்படுத்துவதற்கு அலோபதி வைத்திய முறை சுகமில்லை என்ற பொதுவான அபிப்பிராயம் இருக்கிறது. ஆகவே, நம்முடைய அரசு சித்த வைத்தியம் போன்ற

துறைகளுக்கு இப்படிப்பட்ட சில நோய்களைப் பிரித்துக் கொடுத்து, அவற்றின் மூலம் வெற்றி காண ஏதாவது தனி முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள முடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, நான் முதலில் சொல்லியபடி, டாக்டர்கள்தான் முடிவு செய்ய வேண்டும். அலோபதி வைத்திய முறையில் என்ன என்ன நோய்க்கு என்ன என்ன மருந்துகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக் கின்றனவோ அவற்றை அவர்கள் பயன்படுத்துகிறார்கள். நோயாளிகள், தங்களுக்கு எது குணப்படுத்தும் என்ற நம்பிக்கை கொண்டிருக்கிறார்களோ, அந்த மருந்துகளைப் பயன்படுத்துகிற வாய்ப்பும் இருக்கிறது. சித்த மருத்துவ நிலையங்களும் ஆங்காங்கு இருக்கின்றன. ஆயுர்வேத மருத்துவ நிலையங்களும் இருக் கின்றன. அதிலே நம்பிக்கை இருந்து அதன்மூலம் நோய் போகக் கூடும் என்று கருதுகிறார்களே அந்த மருந்துகளை நோயாளிகள் பயன்படுத்திக் கொள்ளுவதிலே எந்த மறுப்பும் இல்லை.

திரு. சி. நஞ்சன் : சென்ற ஆண்டு நீலகிரிப் பகுதியில் இந்த மஞ்சள் காமாலை நோய் அதிகமாகப் பரவி, நூற்றுக்கு மேற்பட்ட தாய்மார்கள், குழந்தைகள் இறந்து போனார்கள். அந்தப் பகுதி யில் சில கிராமங்களில் வைத்திய வசதிக் குறைவின் காரணமாகத் தான் இந்தச் சம்பவம் ஏற்படுகிறது என்பது எனது கருத்து. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட பிரதேசங்களில் ஒவ்வொரு கிராமமாகச் சென்று, இந்த வியாதி பரவியிருப்பதைக் கண்டறிந்து, அதைப் போக்குவதற்கு உடனடியாகத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க அரசு ஏதாவது முயற்சி செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, நீலகிரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்து விவரம் வேண்டுமானால், தனிக் கேள்வி போடவேண்டும். அதைப்பற்றிய குறிப்புகள் இங்கே இல்லை. ஆனால், பொதுவாக, மஞ்சள் காமாலை நோய் பரவுவதற் கான அடிப்படைக் காரணங்களை நீக்குவதற்குப் பொது நலத் துறையினர் தீவிர முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகிறார்கள். அந்த நோய்த் தீர்ப்பதற்கும், மருத்துவ மனைகளில் தீவிரமான நடவடிக் கைகளை ஆங்காங்கு எடுத்து வருகிறார்கள்.

திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, 'காமாலைக் கண்ணனுக்குக் கண்டதெல்லாம் மஞ்சள்' என்று சொல்லுவார்கள். இத்தகைய நோய் கண்டவர்கள் சமூகத்தில் நிறையபேர் இருப் பதால், இதைத் தடுப்பதற்கு அரசு தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கனவே எடுத்துச்சொல்லியபடி. குறிப்பிட்ட நேரத்தில் இந் நோய் வருகிறது. இப்பொழுது மஞ்சள் காமாலை நோய் அவ்வளவு அதிகமாகப் பரவவில்லை. இதற்கான தடுப்பு முயற்சி களை மேற்கொண்டு வருகிறோம் என்று நான் முதலிலேயே சொன்னேன்.

1970 மார்ச் 21]

திரு. கே. என். குமாரசாமி: மஞ்சள் காமாலே வருகிறபோது, ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரியில் சரியானமுறையில் ட்ரீட்மென்ட் இல்லாததால், வசதி படைத்தவர்கள் ஸ்பெஷல் ட்ரீட்மென்ட் எடுத்துக் கொள்ள ஸ்பெஷல் டாக்டர்களிடம் போகிருர்கள். ஆனல், ஏழைகள் அவ்வாறு போகமுடியாமல் மிகவும் பாதிக்கப்படுவதால், ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரியில் இதற்கு ஸ்பெஷல் ட்ரீட்மென்ட் கொடுப்பதற்கான முயற்சியை அரசாங்கம் மேற்கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலேவர் அவர்களே, இந்த நோய் தீவிரமாகப் பரவியிருந்த நேரத்தில் இதற்கு முக்கியத்துவம் தந்து, இதனல் பாதிக்கப்பட்டவர்களேக் காப்பாற்ற வேண்டியது முக்கிய பொறுப்பாக இருந்ததால், அதற்கான வசதிகள் செய்து தருமாறு மாவட்டத் தலேமை மருத்துவ மனேகளுக்கெல்லாம் ஆணைகள் இடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனல், இந்த நோயினல் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உயிரிழப்பு ஏற்படுகின்ற அபாயம் இருப்பதால் இதைத்தவிர்ப்பதற்கு வசதி செய்து தரவேண்டும் என்ற குறிப்பு இருக்கிறது. தீவிரமாகப் பரவிய நேரத்தில் முன்னேற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வந்திருக்கின்றன.

திருமங்கலம் அரசு மருத்துவமனேக்கு எக்ஸ் கதிர் வீச்சு நிலேயம்.

* 471 வினு—**திருமதி கே. பி. ஜானகியம்மாள்:** மாண்புமிகு கல்வி, சுகாதார அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா —

(அ) மதுரை மாவட்டம் திருமங்கலம் அரசினர் மருத்துவ மனேயில் ஒரு எக்ஸ்ரே நிலேயம் அமைக்க திட்டமிருந்தும் நிறைவேற்றப்படாமல் இருப்பது அரசு அறியுமா ?

(இ) ஆம் எனின், அதற்கான இடையூறுகளே நீக்கி துரிதமாக எக்ஸ்ரே நிலேயம் ஏற்படுத்த அரசு முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) & (இ): திருமங்கலம் அரசு மருத்துவ மனேயில் எக்ஸ் கதிர்வீச்சு நிலேயம் ஒன்று ரூ. 37,000 செலவில் கட்டும் திட்டம் 1970-71 நிதியாண்டுக்காக பரிசீலிக்கப்பட்டு நிதி நிலேக் காரணத்தால் ஒத்திப் போடப்பட்டுள்ளது.

National Cadet Corps

* 472. Q.—THIRU K. VINAYAKAM : Will the Hon. the Minister for Education and Health be pleased to state—

(a) whether syllabus for National Cadet Corps training in our State would be orientated; and

(b) whether the revised syllabus would be diversified?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) & (இ): தேசிய மாணவர் படையின் பயிற்சித் திட்டத்தை மாற்றி அமைக்கும் யோசனே எதுவும் இப்பொழுது இல்லே.

[1970 மார்ச் 21

* 473.*Q*.—THIRU G. GOMATHYSANKARA DIKSHIDAR : Will the Hon. the Minister for Education and Health be pleased to state whether discarded garments have been supplied to the National Cadet Corps in this State?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இராணுவத்தில் உள்ள நடைமுறைகளைப் பின்பற்றியே பயன்படுத்தக்க பழைய உடைகளும் தேசிய மாணவர் படையைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகின்றன. நன்கு பழுதுபார்க்கப்பட்ட பின்பே அவைகள் அளிக்கப்படுகின்றன.

THIRU K. VINAYAKAM : Whereas the syllabus and the training for the National Cadet Corps were given mostly in Hindi language and whereas our Government has taken up a definite stand to discard Hindi, what exactly is the new form of syllabus or the new method of instruction that is now being followed for the National Cadet Corps training?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இதிலே பெரிய மாற்றங்கள் ஒன்றும் செய்யப்படவில்லை. டைரக்டர் ஜெனரல், நேஷனல் கேடட்கோர் அவர்கள் என்ன சிலபஸ் விதிக்கிறார்களோ, அது மேற்கொள்ளப்படும். முன்னால் 'கமாண்ட்' சொற்கள் இந்தியில் இருந்தன. அதற்கான பாடங்களை யெல்லாம் ஆங்கிலத்தில் சொல்லிக் கொடுக்கிறார்கள். கட்டளைச் சொற்களும் ஆங்கிலத்தில் இருக்க வேண்டும் என்று வற்புறுத்தினோம். பாடத் திட்டங்களில் சிறு சிறு மாற்றங்கள் அங்கங்கே செய்கிறார்கள். 1969, மே மாதம் சில கூடுதல் பாடங்கள், மிலிடரி இஸ்டரி, ஜாக்ரபி, ஆர்கனைசேஷன் போன்றவைகள் புகுத்தப்பட்டுச் சொல்லிக் கொடுக்கப்படுகின்றன. ஆர்மியில் ஆர்ம்ட் ஆர்ட்டிலரி, எஞ்சினியரிங், சிக்னல்ஸ் போன்றவைகள் சொல்லிக் கொடுக்கப்படுகின்றன. நேவியில் டெக்னிகல், எக்ஸிக்யூடிவ் போன்றவைகளும், ஏர் ஃபோர்ஸில், ஃப்ளையிங், க்ளைடிங், டெக்னிகல் போன்றவைகளும் சொல்லிக் கொடுக்கப்படுகின்றன. வேறு பெரிய மாறுதல்கள் செய்யப்படவில்லை. சிறு சிறு மாற்றங்கள் அங்கு அங்கு உள்ள சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப புகுத்தப்பட்டிருக்கின்றன.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : May I know from the Hon. Minister for Education whether the syllabus for the National Cadet Corps is prepared by the Central Government and whether the Central Government consult the State Government when they prepare the syllabus?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, மாநில அரசோடு கலந்து செய்ய வேண்டிய முடிவு இல்லை. போர்ப் படையை சேர்ந்தவர்கள் என்னென்ன சிலபஸ் வைக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களோ அந்த வகையில் டைரக்டர்-ஜெனரல், நேஷனல் கேடட் கோர், உத்தரவுப்படி வைக்கப்படுகிறது. அவர்கள் வகுத்துக் கொடுக்கும் திட்டத்தை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும். மாநில அரசைக் கலந்து செய்ய வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அதற்கான வசதி வாய்ப்புக்களை நாம் செய்துகொடுக்கிறோம்.

1970 மார்ச் 21]

திரு. ந. தருமலிங்கம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தேசிய மாணவர் படையினருக்கு பயிற்சி நேரங்களில் கொடுக்கப்படும் படி போதவில்லை என்றும், ஒவ்வொரு திங்களுக்கும் கொடுக்கப் படும் உடுப்பு வெளுப்புத் தொகை குறைவாக இருக்கிறது என்கிற கோரிக்கைகள் வந்தனவா ? அதை அதிகப்படுத்தும் எண்ணம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகள் அரசுக்கு வந்ததாகத் தெரியவில்லை.

திரு. ஆர். கருப்பையா : தலைவர் அவர்களே, பொதுவாக மாண வர்களுக்கு ஒழுங்கு, கட்டுப்பாடு இவற்றைக் கற்றுக் கொடுக்க இது அடிப்படையாக இருப்பதால், இந்தப் பயிற்சியை எல்லாப் பள்ளிக் கூடங்களிலும் கட்டாயப் பாடமாக்கி, ராணுவ பயிற்சி கொடுத்து, வேலை வாய்ப்புக்களில் விசேஷ சலுகை கொடுக்க அரசாங்கம் முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, யார் யாருக்கு பயிற்சி அளிக்க வேண்டும் என்பதை அவரவர்கள் விருப்பத்தின் மேல் ஆப்ஷனலாக அளிக்கப்படுகிறது. எல்லா மாணவர்களுக்கும் என்றால், அதனால் அதிகச் செலவு ஆகும் என்ப தோடு, அத்தனை பேருக்கும் வேலை வாய்ப்புகள் ஏற்படும் சூழ்நிலை இராது. என்.சி.சி. படைப் பயிற்சி பெற்று நற்சான்றிதழ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு வேலைகளில் சலுகை கொடுக்கப்படுகிறது, அப்படிப்பட்ட நற்சான்று இதழ் பெற்றிருப்பதால்.

திரு. எம். பூபதி : தலைவர் அவர்களே, தேசிய மாணவர் படை யினருக்கு வழங்கப்படும் துணிகள் கதர் துணியா, கைத்தறித் துணியா, மில் துணியா ? மதிப்பு என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, போர்ப் படை வீரர்களுக்குக் கொடுக்கும் முறையில் கொடுப்பதால், ஆலைகளில் நெய்யப்பட்ட துணி கொடுக்கப்படுகிறது.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவர் அவர்களே, தேசிய மாணவர் படை பயிற்சியில் கட்டளை சொற்கள் ஆங்கிலத்தில் இருந் தாலும், வெளி மாநிலங்களுக்கு சொல்லும்போது இந்திக் கட்டளைச் சொற்கள் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும் என்று சொல்லப்படு கிறதே, அதேபோல் தமிழிலும் உருவாக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அகில இந்தியத் தன்மையில் ஆங்கிலம் இருக்க வேண்டும் என்று, ஏற்கனவே அப்படி இருந்ததையே வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று, வற்புறுத்தினோம். 1958-க்கு முன்னால் ஆங்கிலத்தில்தான் இருந்தன. அந்தக் கட்டளைச் சொற்கள், அதுவே மீண்டும் வர வேண்டும் என்று வற்புறுத்தினோம். அகில இந்திய ரீதியில் வேலைக்குப் போகும்போது, அதற்கு 'ஈக்விவலண்ட்ஸ்' அதற்கு ஒத்ததாக வருகின்ற இந்திச் சொற்களையும் தெரிந்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று பயிற்சி கொடுக்கப்படுகிறது, இந்தி ஈக்விவலண்ட்

சொற்கள் சொல்லிக் கொடுக்கப்படுகின்றன. நடைமுறையில் அணிவகுப்பு நடைபெறும்போது, ஆங்கிலச் சொற்களே பயன் படுத்தப்படுகின்றன.

T.IRU K. VINAYAKAM : Sir, whereas ther was a controversy over these command words, whertas our Government has given up training of National Cadets on this principal and whereas now the Government has struck upon some compromise formula in this matter, what exactly is the compromise formula and is this compromise formula conducive to the recruitment of our men in the Army?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தியிலே கட்டளைச் சொற்கள் இருக்கக் கூடாது என்று சொன்னோம். அவர்கள் முதலிலே அதை ஏற்க மறுத்தார்கள். மத்திய சர்க்காருக்கும், மாநில சர்க்காருக்கும் கடிதப் போக்குவரத்து நடைபெற்றது. அதன் பிறகு, தமிழக முதல் அமைச்சர், இந்திய அரசு போக்குவரத்து அமைச்சரோடு பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தி, கட்டளைச் சொற்கள் ஆங்கிலத்தில் இருக்கலாம் என்றும் செய்யப் பட்டது. அது 100, 150 சொற்கள் இருக்கலாம். அதற்கு ஈக்விவலண்ட் இந்திச் சொற்கள் சொல்லிக் கொடுக்கப்படுகின்றன. அதில் இந்தி இலக்கணம், இலக்கியம் கிடையாது. என்னென்ன கட்டளைக்கு என்னென்ன இந்திச் சொற்கள் என்பதை தெரிந்துகொள்ள வாய்ப்புக் கொடுக்கப்படுகிறது. பாட வகுப்புக்கள் எல்லாம் ஆங்கிலத்தில் தான் நடைபெறுகின்றன. அகில இந்திய அளவில் வேலைக்குப் போகும்போது, தேர்ந்தெடுக்கப்படும் போது, இந்திச் சொற்கள் தெரிந்திருக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. இல்லாவிட்டால் வேலை வாய்ப்பு கிடைக்காமல் போகும். ஒன்றரை, இரண்டு ஆண்டுகாலம் தேசிய மாணவர் பயிற்சி இல்லாமல் இருந்தும்கூட, நம் மாணவர்கள் 40 நாள் பயிற்சியில் இரண்டு பரிசுகளை நம்முடைய படையினர் பெற்றுக்கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். எதிர்காலத்தில் போர்ப் படையில் சேரும்போது, இடைஞ்சலாக இருக்குமா என்று கேட்டார்கள். அத்தகைய இடைஞ்சல் இருக்காது. எல்லோருக்கும் விதிக்கப்படும் திறமை அடிப்படையில் இவர்களும் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகிறார்கள்.

Separate building for Girls High School at Tiruttani.

* 474. *Q.*—THIRU K. VINAYAKAM : Will the Hon. the Minister for Education and Health be pleased to state—

(*a*) whether there are any proposals with the Government to construct a separate building for Girls High School at Tiruttani, Chingleput District; and

(*b*) if so, the estimate therefor?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

1970 மார்ச் 21]

திரு. கே. விநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, திருத்தணியிலே பெண்கள் உயர்தரக் கல்விக்காக அங்குள்ள பொதுமக்கள் பணத்தைக் கொடுத்து, நிலத்தை வாங்கி எஜுகேஷன் டிபார்ட்மெண்டிடம் ஒப்படைத்திருப்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? எஜுகேஷன் டிபார்ட்மென்ட் அதற்கு கட்டிடம் கட்டுவதற்காக ஒரு எஸ்டிமேட் தயாரித்திருந்துங்கூட, பணத்தைச் செலவு செய்து கட்டிடம் கட்டவில்லையென்பது தெரியுமா? என்ன காரணம்?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, திருத்தணியில் 2.68 ஏக்கர் பரப்பளவுள்ள நிலம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தால் வாங்கப்பட்டு, அரசுக்கு அளிக்க முன்வந்திருக்கிறது. அந்த நிலம் வாங்கப்பட்ட விவரங்களைக் குறித்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை ஓர் அறிக்கை சமர்ப்பிக்கும்படி அரசு கேட்டிருக்கிறது. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பிறகு, கல்வி இயக்குநர் கட்டிடம் கட்டுவதற்கான திட்டத்தை அனுப்பி வைப்பார்கள். அப்படி அனுப்பி வைக்கப்பட்ட பிறகு கட்டிடம் கட்டுவதற்கான முயற்சிகளை அரசு மேற்கொள்ளும்.

Sri Ramakrishna Mission schools in City.

* 475. *Q.*—THIRU G. GOMATHYSANKARA DIKSHIDAR : Will the Hon. the Minister for Education and Health be pleased to state—

(*a*) whether a number of schools of the Sri Ramakrishna Mission have been upgraded from this year in Madras City; and

(*b*) if so, the details thereof ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) & (இ) : சென்னை நகரத்தில் ராமகிருஷ்ண மிஷன் நிர்வாகத்திலுள்ள ஒரு நடுத்தரப் பள்ளி மட்டும் இவ்வருடம் உயர்நிலைப்பள்ளியாக உயர்த்தப்பட்டது.

மதுரை மாவட்டத்தில் அரிசனங்களுக்காக பஸ் கம்பெனி

* 476 வினா—திரு. பி. எஸ். மணியன் : மாண்புமிகு வேளாண்மை, அரிசனநல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா —

மதுரை மாவட்டத்தில் அரிசன மக்கள், பின்தங்கிய வகுப்பினரின் பங்குத் தொகையுடன் புதிய பஸ் கம்பெனி துவக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையிலிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : இல்லை, மதுரை மாவட்டத்தில் இதற்கு முன்பே அரிசனங்களுக்காக அவர்களாலேயே அவர்களுடைய பங்குத் தொகையைக் கொண்டு பஸ் கம்பெனி ஒன்று துவக்கப்பட்டு இயங்கி வருகின்றது.

திரு. பி. எஸ். மணியன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ் கம்பெனி லாபத்தில் ஓடுகிறதா? லாபத்தில் ஓடினால் இதுபோல மற்ற மாவட்டங்களிலும் அரிசனமக்கள் பின்தங்கிய வகுப்பினரின் பங்குத் தொகையிலே கூட்டுறவு முறையிலே பஸ் கம்பெனி துவங்க அரசு உதவி செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறவுத் துறையின்மூலம் அரிசனங்களுக்கு மட்டும் தான் இப்படி உதவ கூட்டுறவுச் சங்கம் உண்டாக்கப்பட்டிருக்கிறது. தற்போது மதுரையில் ஓடுகின்ற பஸ் மூலம் இலாபம் இருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. வேறு ஒரு பஸ்ஸுக்கும் அரசாங்கம் உதவ வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தை 1,50,000 ரூபாய் கேட்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் கோரிக்கையை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து வருகிறது. மற்றும் கோவை மாவட்டத்தில் இப்படி பஸ் விட ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். சில மாவட்டங்களில் பங்குத்தொகையை சேர்த்து வருகிறார்கள்.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறவுத் துறையிலே அரிசனங்கள்-பின்தங்கிய மக்கள் பஸ் தொழிலை ஆரம்பித்தால் அரசாங்கம் என்னென்ன உதவிகள் செய்கிறது ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : தலைவர் அவர்களே, இப்போது அரிசனங்களுக்கு மட்டும்தான் இந்த உதவி செய்யப்பட்டு வருகிறது. பத்தாயிரம் ரூபாய் வரையிலும் அரசாங்கத்தின் பங்குத் தொகையாகக் கொடுத்து வருகிறது.

திரு. மா. பா. சாரதி : தலைவர் அவர்களே, வட ஆர்க்காடு மாவட்டத்தில் டிஸ்ட்ரிக்ட் வெல்பேர் ஆபிசர் மூலம் அரிசனங்கள் பஸ் தொழிலை நடத்த கூட்டுறவு முறையில் பங்குத் தொகை வசூலிக்கப்பட்டிருக்கிறதே, அது எந்த நிலைமையில் இருக்கிறது ? எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும் ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : தலைவர் அவர்களே, இன்னமும் அந்தப் பங்குத் தொகை பூர்த்தியாக்கப்படவில்லை யென்று தகவல் வந்திருக்கிறது. பங்குத் தொகை பூர்த்தியாக்கப்பட்ட பிறகு அதற்கான வேலைகள் தொடங்கப்படும்.

சலவைத் தொழிலாளர்களுக்கும், முடி திருத்தும் தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்ட கடன்கள்

* 477 வினா—**திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் :** மாண்புமிகு பின்னிலை வகுப்பினர் நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பிற்பட்ட சமூகத்தைச் சேர்ந்த சலவைத் தொழிலாளர்கள், முடி திருத்தும் தொழிலாளர்கள் செலுத்த வேண்டிய கடனை இந்த அரசு தள்ளுபடி செய்துள்ளதா ?

(இ) ஆம் எனில், எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : (அ) ஆம்.

(ஆ) ரூ. 2,26,471-95 பை.

1970 மார்ச் 21]

திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம்: தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கடன் எந்தெந்த மாவட்டங்களில் எவ்வளவு தரப்பட்டிருக்கிறது? எவ்வளவு தள்ளுபடிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன? எந்த ஆண்டில் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன்: தலைவர் அவர்களே, பின் தங்கிய மக்களில் முடிதிருத்தும் தொழில், சலவைத் தொழில் பயிற்சிபெற்றுள்ள தகுதியுள்ள வகுப்பினருக்கும், அவர்கள் தங்கள் தொழிலில் நிலையாக ஈடுபடும்படிச் செய்யும் வகையில் கடன் வழங்கும் திட்டம் 1960-ம் ஆண்டில் தொடங்கப்பட்டது. இந்தக் கடனுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 5½ சதவித வட்டி உண்டு. இந்தத் திட்டத்தை சில மாறுதல்களுடன் சென்னைமாநகர் நீங்கலாக மாவட்டங்கள் அனைத்திற்கும் 1961-62-ம் ஆண்டில் அரசு விரிவு படுத்தியது. கடன் கொடுக்கப்பட்டுள்ள விவரம்:

வட ஆர்க்காடு மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 4,093.10, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 4,926.12. செங்கற்பட்டு மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 3,250.70, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 1,757.00. திருநெல்வேலி மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 15,693.78, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 7,664.15. தென் ஆர்க்காடு மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 19,358.33, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 17,821.03. திருச்சி மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 5,510.50, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 5,583.79. இராமநாதபுரம் மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 25,038.83, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 23,680.50. கோயம்புத்தூர் மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 20,120.20, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 15,992.60. சேலம் மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 2,535.80, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 3,702.13. தஞ்சாவூர் மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 13,761.45, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 9,681.00. மதுரை மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 10,549.42, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 8,062.96. கன்னியாகுமரி மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 2,400.00, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 24.87. உதகமண்டலம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ. 7,700.00, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 4,576.00. தருமபுரி மாவட்டம் சலவைத் தொழிலாளருக்கு ரூ.1,389.90, முடிதிருத்துவோருக்கு ரூ. 2,599.80. ஆக ரூ. 2,26,471.95 கடன் தொகை 1966-67-ம் ஆண்டுகளில் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

மதுரை பால் பண்ணையில் தயார் செய்யப்பட்ட வெண்ணெய்

*478 வினா—**திரு. சு. துரைசாமி:** மாண்புமிகு உணவு, வணிக வரித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மதுரை பால் பண்ணையில் 1968-ம் ஆண்டில் பல லட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள வெண்ணெய் கெட்டுப்போய்விட்டது உண்மையா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: நெய் விற்பனை குறைந்ததால் நெய் இருப்பு தேக்க மடைந்தது. இதனால் நெய்யின் தரம் கெட்டது.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, நெய் தரம் குறைந் ததோடு, பால் பண்ணையிலே இருக்கின்ற வெண்ணெயிலே பல மோசடிகள் நடந்ததாகச் சொல்லப்படுகிறதே, அதன்பேரில் யாரா வது கைது செய்யப்பட்டார்களா? அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, வெண் ணெயிலே தகராறு இல்லை, மதுரையிலுள்ள பால்பண்ணையிலேதான் தகராறு. இது சம்பந்தமாக பல அதிகாரிகள் கைது செய்யப் பட்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. சு. துரைசாமி : தலைவர் அவர்களே, யார் யார் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அரசு அறிவிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, அது பற்றிய முழு விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. அதுசம்பந்தமாக சில அதிகாரிகள் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். சிலர் தற்காலிக மாக வேலைநீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. டி. மார்டின் : தலைவர் அவர்களே, இதனால் அரசுக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் லட்சத்தில் எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, இதனால் அரசுக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் எவ்வளவு என்று சொல்ல முடியவில்லை. '*List of irregularities and losses*' என்ற வகையில் முழுவிவரம் இல்லை. வழக்கு நீதிமன்றத்தில் இருப்பதால் மொத்தமாகச் சொல்கிறேன். 25,13,000 ரூபாய் என்று அரசாங்கம் கண்டுபிடித்திருக்கிறது.

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் பெண்களுக்காகத் தொழிற் பயிற்சிப் பள்ளி

* 479 வினா—**திரு. வை. சுவாமிநாதன் :** மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப் பாரா—

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் பெண்களுக்காக தொழிற் பயிற்சிப் பள்ளி அமைக்க தமிழக அரசு உத்தேசித்துள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இல்லை.

திரு. வை. சுவாமிநாதன் : தலைவர் அவர்களே, திருச்சியில் உள்ள பாய்லர் தொழிற்சாலை, சிறுதொழிற்சாலைகள், சின்கோமீடர் போன்றவற்றில் பெண்களுக்குப் பயிற்சி அளித்தால் அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கிடைக்க சௌகரியமாக இருக்கும். இதை அரசாங் கம் பரிசீலனை செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவர் அவர்களே, ஆண் களுக்கு வேலைவாய்ப்புக்களைத் தேடித் தந்துவிட்டு, அதற்குப் பின்னாலே இதுபற்றி யோசிக்கலாம்.

1976 மார்ச் 21]

Madras Women's Cottage Industries Central Co- operative Society

* 480 Q.—THIRU N. S. V. CHITHAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state :

(a) whether the Government have donated lands in Madras City to the Madras Women's Cottage Industries Central Co-operative Society; and

(b) if so the details thereof?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) இல்லை.

(இ) வினுவிற்கு இடமில்லை.

கோயம்புத்தூர் டெக்ஸ்டூல் கம்பெனி

* 481 வினு—**திரு. எம். பூபதி :** மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழக அரசு கோவையிலுள்ள டெக்ஸ்டூல் கம்பெனியை எடுத்து நடத்தும் உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : டெக்ஸ்டூல் தொழிற்சாலையின் சிக்கல்கள், அதனைப் பல்வகைப்படுத்துவதற்கான வாய்ப்புகள், அதனை முழுமையாகப் பயன்படுத்துவது முதலியவை குறித்து ஆராய்வதற்காக அரசு ஒரு குழுவினை அமைத்தது. இக்குழு அனுப்பிய அறிக்கை அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. எம். பூபதி : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் குழு கொடுத்துள்ள யோசனைகளை அரசு உடனடியாக பரிசீலனை செய்து, தக்க நடவடிக்கைகளை எப்போது எடுக்கும் என அறிய முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவர் அவர்களே, குழுவினுடைய பரிசீலனைகளை நிறைவேற்ற கிட்டத்தட்ட 50 லட்சம் ரூபாய் அரசாங்கத்திலிருந்து கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. எனவே, அதை அரசு ஆழ்ந்து பரிசீலித்த பின்னர்தான் முடிவு சொல்லப்படும்.

திரு. என். மருதாசலம் : தலைவர் அவர்களே, டெக்ஸ்டூல் கம்பெனியை இந்தக் குழுவின் மூலமாக எடுத்து நடத்த உத்தரவிடுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : அறிக்கையைப் பற்றி நாம் முடிவு எடுத்ததற்குப் பின்னுலே எந்த எந்த வகையில் நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதுபற்றி முடிவு செய்யப்படும்.

திரு. சு. துரைசாமி : இந்தத் தொழிற்சாலையில் மூவாயிரம், நாலாயிரம் பேர்கள் வேலை செய்தார்கள். இது மூடப்பட்டு இரண்டு மூன்று வருடங்கள் ஆகிவிட்ட காரணத்தினுல் இதை உடனடியாகத் திறப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : 1967-68-ஆம் ஆண்டில் மட்டும் இந்தத் தொழிற்சாலைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற நஷ்டம் 81 லட்சமாகும். நாம் மேற்கொண்டும் 50 லட்சம் போடவேண்டிய சூழ்நிலை இருப்பதன் காரணமாக ஆழ்ந்து யோசித்துத்தான் செய்யவேண்டியிருக்கிறது.

திரு. கே. என். குமாரசுவாமி : ஆழ்ந்து யோசித்துத்தான் 50 லட்சம் ரூபாய் போடவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். அதே அடிப்படையில் இது 6 ஆயிரம் தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கைப் பிரச்சினை என்பதையும் யோசித்து அவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பளிக்க இந்த அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள இருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பளிக்க வேண்டும் என்பதற்காக அரசாங்கம் இந்தத் தொழிற்சாலையில் நம் நாட்டு மக்களின் பணத்தை விரயம் ஆக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை ஏற்றுக் கொள்ளத் தயாராக இல்லை.

திரு. எம். பூபதி : மக்கள் பணத்தை விரயம் ஆக்கவேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. அங்கே ஆறாயிரம் தொழிலாளர்கள் வேலையின்றி அவதிப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் தொழிற்சாலையை நல்லமுறையில் உடனடியாக எடுத்து நடத்த முடியாதா என்று கேட்கவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இப்போதும் அந்தத் தொழிற்சாலை நடந்துகொண்டு வருகிறது. முன்பு வேலை செய்து வந்த தொழிலாளர்களைவிட இப்போது எண்ணிக்கையில் குறைவாகத் தொழிலாளர்கள் வேலை செய்து வருகிறார்கள். இதுபற்றி நிபுணர்கள் சில சிபார்சுகளைச் செய்திருக்கிறார்கள். நாம் அரசாங்க பணத்தை எடுத்து முதலீடு செய்வதற்கு முன்னால், அடிப்படையில் ஆழ்ந்து சிலவற்றைப் பரிசீலிக்கவேண்டியிருக்கிறது. இல்லை என்றால் நாளை இதே மன்றத்தில் இப்படி பொதுப்பணத்தை எடுத்து நஷ்டம் ஏற்படும்படியாக ஏன் போட்டீர்கள் என்று கேட்கப்படுகிற கேள்விக்கும் பதில்சொல்ல வேண்டிய வாய்ப்பு ஏற்பட்டுவிடும்.

திரு. எம். எஸ். மணி : டெக்ஸ்டைல் கம்பெனியில் நஷ்டம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் என்ன? எட்டு லட்சம் ரூபாயை காதி கமிஷனிடம் இருந்தும் பெற்றிருக்கிறார்களே, அது என்ன ஆயிற்று?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : நல்லதொரு கருத்தையும் நினைவூட்டினார்கள். காதி கமிஷன் பல லட்சம் ரூபாய்களை தொடர்ந்து இந்தக் கம்பெனிக்குக் கொடுத்துவந்தார்கள். அதற்கு எந்தவிதமான பயனும் கிடைக்கவில்லை என்பதை பின்னாலே தான் கண்டுபிடித்தோம். ஆகவேதான் இப்போதும் ஆழ்ந்து கவனித்தே ஒன்றைச் செய்யவேண்டியிருக்கிறது.

1970 மார்ச் 21]

சிறு தொழில் உற்பத்திப் பொருள்கள்

*452 வினா—திரு. பெ. மலைச்சாமி : மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய நகரங்களில் சிறு தொழில்களின் நிலையான பொருட்காட்சிகளை ஏற்படுத்த அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளதா ?

(இ) ஆம் எனில், அரசு இதனால் என்ன பயனை எதிர்பார்க்கின்றது ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) ஆம்.

(இ) புதிய தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவதற்குரிய வாய்ப்புகள், கிடைக்கக் கூடிய நிதி உதவி வகைகள், ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் சிறு தொழில்களைப் பெருக்குவதற்கான வாய்ப்புகள், அவற்றை உண்மையில் எந்த அளவுக்கு மேம்படுத்த முடியும் என்பது பற்றிய தொழிலறிவு ஆகியவை பற்றி ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் உள்ள சிறு தொழில் முனைவர்களுக்கும், பொது மக்களுக்கும் ஆலோசனைகள் கூற வகை செய்யப்பட வேண்டும் என்று கருதப்படுகிறது. மேற்சொன்னவை குறித்து சரியான தகவல்களை அளிப்பதற்கும் தனியார் துறையையும், அரசுத் துறையையும் சேர்ந்த தொழிற் பிரிவுகளின் உற்பத்திப் பொருள்களை இந்த பொருட்காட்சிகளில் விளம்பரப்படுத்தி வைக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. திருச்சிராப்பள்ளியிலும், மதுரையிலும் நிலையான பொருட்காட்சிகளை அமைப்பதன் மூலம் மேற்சொன்ன குறிக்கோள்களை எய்த முடியும் என்பதுடன், அந்தந்த மாவட்டத்தில் உருவாகி வரும் மேம்பாடுகளை விரிவாக விளக்கிக் காட்டவும் உதவியாயிருக்கும். பொருட்களின் விற்பனைக்குரிய வாய்ப்புகளை மேம்படுத்துவதற்கான வாயில்களாகவும், அந்தப் பொருட்காட்சிகள் அமையும். மேலும், சிறு தொழில் அதிபர்கள் தொழில் தகவல்களைப் பரிமாறிக் கொள்வதில் குறிப்பாக, ஏற்றுமதி வாய்ப்புகளைப் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு இந்தப் பொருட்காட்சிகள் வாய்ப்புகள் அளிக்கும்.

திரு. சு. துரைசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய தமிழகத்தில் எந்த எந்த நகரங்களில் நிலையான பொருட்காட்சி சாலைகள் இருக்கின்றன என்பதை அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : அரசாங்கம் திருச்சிராப்பள்ளியிலும், மதுரையிலும் நிலையான பொருட்காட்சியை நடத்துவதற்கு அனுமதி தந்திருக்கிறது. அதை நடத்துவதற்கான ஏற்பாடுகளை தொழில் துறை இயக்குநர் செய்து வருகிறார்.

தூத்துக்குடியில் பெட்ரோலியத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட தொழிற்சாலை

*483 வினா—திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தூத்துக்குடியில் பெட்ரோலியத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட தொழிற்சாலை ஒன்று தொடங்கப்பட இருக்கிறதா ?

(இ) ஆம் எனின், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) இல்லை.

(இ) வினாவுக்கு இடமில்லை.

திசையன்விளையில் தொழிற்பேட்டை

*484 வினா—திரு. நா. சௌந்தரபாண்டியன் : மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பின்தங்கிய பிரதேசமான திருநெல்வேலி மாவட்டம், திசையன்விளையில் தொழிற்பேட்டை ஒன்று நிறுவும் உத்தேசம் ஏதேனும் பரிசீலனையிலுள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இல்லை.

Tiruchirappalli Central Jail

*185 *Q.*—THIRU N. S. V. CHITHAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether there was an out break of Jaundice in Tiruchirappalli Central Jail about 6th September 1969?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : ஆம்.

திரு. வை. சுவாமிநாதன் : இந்த நோயினால் எவ்வளவு பேர் இறந்தார்கள் என்பதை அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : ஒருவரும் இறக்கவில்லை.

திரு. என். வரதராஜன் : சிறைச்சாலையில் இன்றைக்கு வைத்திய வசதி போதுமான அளவு இல்லாத காரணத்தினால்தான் இந்த நோய் பெரிய அளவுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே சிறைச்சாலையில் வைத்திய வசதியை அபிவிருத்தி செய்ய தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : சிறைச்சாலையில் போதுமான வைத்திய வசதியைச் செய்து வருகிறார்கள். இப்போதும் உடனடி மருத்துவ வசதியை தந்திருக்கிறோம். இந்த நோய் சிறைச்சாலையில் மட்டும் அல்ல வெளியிலேயும் அதிகமாகக் காணப்பட்டது. சில சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அதன் காரணமாக இறந்திருப்பதும் நமக்குத் தெரியும்.

1970 மார்ச் 21]

திரு. எம். எஸ். மணி : திருச்சியில் சிறைச்சாலை இருக்கிற இடம் கந்தக பூமி. மேலும் அந்த இடத்தில் தண்ணீர் பற்றுக்குறை வேறு. ஆகவே காவேரியில் இருந்து அந்தச் சிறைச்சாலைக்குத் தண்ணீர் கொண்டுபோக ஏற்பாடு செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : அந்தச் சிறைச்சாலையில் தண்ணீர் இல்லாமல் நான் கஷ்டப்பட்டது கூட நினைவுக்கு வருகிறது. ஆகவே அங்கே போதுமான தண்ணீர் வசதி அளிக்க திட்டமிடப்படவேண்டும் என்று சிறைச்சாலை அதிகாரியிடத்தில் சொல்லியிருக்கிறோம். அவர்கள் இதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்து வருகிறார்கள்.

திரு. எம். பூபதி : திருச்சி சிறைச்சாலையில் மஞ்சள் காமாலை காரணமாக எத்தனை பேர்கள் பாதிக்கப்பட்டார்கள்? எத்தனை பேர்கள் இறந்தார்கள்?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : ஒருவரும் இறக்கவில்லை என்று முன்பே சொன்னேன். 182 பேர்கள் பாதிக்கப்பட்டார்கள்.

கதர் துணிகளுக்கு சாயம் இடுதல்

* 486 வினா—திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1968-வது ஆண்டில், காதி இலாகாவில் கையினால் டை அடிப்பதற்கு பதிலாக, ஈரோடு மில்லில் ஆர்டர் கொடுத்து டை அடிக்கப்பட்டது உண்மையா?

(இ) அதற்கான காரணம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : (அ) இல்லை.

(இ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : கையினால் டை அடிப்பதற்குக் கட்டணம் ரூ. 1½. மில்லில் டை அடிப்பதற்கு 10 அணா. இப்படி ஊழல் நடந்திருப்பது கண்டு பிடிக்கப்பட்டு ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதே, அதன்மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : அப்படி குற்றங்கள் இருப்பதாக என்னிடத்தில் உள்ள ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் எதுவும் இல்லை.

Draft Ordinance on Co-operation.

*487. *Q.*—THIRU G. GOMATHYSANKARA DIKSHIDAR : Will the Hon. the Minister for Co-operation be pleased to state :

(*a*) whether any draft Ordinance on the Co-operative Department in this State has been forwarded to the Union Government; and

(*b*) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : 15—3—1965 தேதியிட்டு 24—3—1965-ல் இப்பேரவையில் வைக்கப்பட்ட வெள்ளை அறிக்கையின் அடிப்படையில் அவசரச்சட்ட வரைவு ஒன்று மத்திய அரசின் ஒப்புதலைப்பெற டெல்லிக்கு அனுப்பப்பட்டது. பின்னர் இப்பேரவைக் கூட்டத்திற்கு நாள் குறிப்பிடப்பட்டுவிட்டதால் அது சாதாரணச் சட்டமாக, 1969/14-ஆம் எண் சட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டது.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : இந்தக் கூட்டுறவுச் சட்டத்தை திருத்த வேண்டும் என்பதற்காக சந்தானம் கமிட்டி ஒரு ரிப்போர்ட் கொடுத்திருக்கிறது. அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது? இன்னொன்று கேட்கவேண்டும். இப்போது கூட்டுறவு சப்-ரிஜிஸ்திரார் அவர்களே விசாரணை செய்கிறார்கள். அப்படியின்றி முன்சிப் கோர்ட்டுக்கு விசாரணைக்கு அனுப்ப எண்ணம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : மூலவிறு நிலவள வங்கி சட்டத்தைப் பற்றியது. இப்போது பொதுவான சட்டத்தைப் பற்றிக் கேட்கிறார்கள். தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரமாகச் சொல்லமுடியும்.

ஓட்டல் தொழிலாளர்கள்

*488 வினா—திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஓட்டல் தொழிலாளர்களின் வேலை நிலைமையைப் பற்றி கண்டு ஆராய்ச்சி செய்ய சர்க்காரால் நியமிக்கப்பட்ட விசேஷ அதிகாரியின் அறிக்கையை அமுல்படுத்தும்படி சர்க்கார் உத்திரவு போட்டுள்ளதா ?

(இ) மேற்படி அறிக்கை மேஜைமீது வைக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன் : (அ) ஓட்டல் தொழிலுக்கான சிறப்பு அதிகாரியின் பரிவுரைகளின் மீது 30—5—1969-ஆம் நாளிட்ட 210 எண்ணுள்ள அரசு ஆணையில் அரசு பிறப்பித்துள்ளது.

(இ) முக்கிய பரிவுரைகளும், அவை மீது அரசு பிறப்பித்த ஆணைகளும் அடங்கிய மேற்குறிப்பிட்ட அரசு ஆணையின் நகல் * ஒன்று பேரவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், இந்த விசேஷ அதிகாரி எந்தத் தேதியிலே நியமிக்கப்பட்டார்? அந்த அதிகாரியினுடைய ரிப்போர்ட்டுக்குப் பிறகு லேபர் கமிஷனர் அவர்கள் அதைப் பரிசிலனை செய்து சில பிரச்னைகளை ஏற்றுக்கொள்வதாகக் கூறி சில பிரச்னைகள் பரிசீலனையில் இருந்துவருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தப் பரிசிலனை முடிந்து விட்டதா? எப்பொழுது நடைமுறைக்கு வரும்?

* 112-117-ம் பக்கங்களில் முதல் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1970 மார்ச் 21]

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த ஓட்டல் தொழிலாளர்கள் சம்மேளனம் தன்னுடைய கோரிக்கை மனுவைக் கொடுத்ததற்குப் பிறகு அரசாங்கம் சிறப்பு அதிகாரியை நியமித்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. விரைவாக தொழிலாளர் நல ஆணையர் எடுத்து வருகின்ற நடவடிக்கைகளையும் அரசாங்கம் எடுத்துவருகின்ற நடவடிக்கைகளேயும்பற்றி விவரமாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். எந்தக் குறிப்பிட்ட பிரச்னையைப் பற்றி மாண்புமிகு அங்கத்தினர் விவரம் அறிய விரும்புகிறார்கள் என்று சொன்னால் விவரம் தருகிறேன்.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : தலைவர் அவர்களே, அந்தக் குழுவின் தலைவர் குறிப்பாக பல பரிந்துரைகள் செய்திருக்கிறார். மிகவும் முக்கியமாக ஓட்டல் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த பட்சக் கூலி நிர்ணயம், 7 நாட்கள் அளவிற்கு சிக் லீவ், உணவுப் படியை அதிகப் படுத்தவேண்டும் என்ற இப்படிப்பட்ட மூன்று முக்கியமான பரிந்துரைகளைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதிலே ஏதாவது அமல் படுத்தப்பட்டிருக்கிறதா, இல்லையென்றால் என்ன காரணம் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன் : அவர்களுக்குக் குறைந்த பட்ச ஊதியச் சட்டத்தின்கீழ் கொடுப்பதற்கு ஆராயப்பட்டு அது ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டு குழுவின்முன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதேமாதிரி மற்றப் பிரச்னைகளையும் ஒன்று ஒன்றாகக் கவனித்து ஆவன செய்வதற்காக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

திரு. கொ. இரா. ஞானசம்பந்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பரிந்துரையின் அடிப்படையிலே அதற்கு விரோதமாக உணவு நிலையங்களிலே வயது குறைவாக உள்ள சிறுவர்களை வைத்து சட்ட விரோதமாக வேலைவாங்குவதைத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன் : நான் மீண்டும் வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பிட்ட எந்த ஓட்டல் நிறுவனத்தில் அப்படி இருக்கிறது என்ற புகார் மனுவைத் தந்தால் தொழிலாளர் நலத் துறையினர் மூலமாக நடவடிக்கை எடுக்கச்செய்து குறைபாட்டைப் போக்கலாம்.

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய நாட்டிலேயும்சரி, உலகத்திலேயும் சரி வளர்ந்துவரக்கூடிய தொழில்களில் ஓட்டல் தொழிலும் ஒன்று. தொழிலாளர்கள் 7 ரூபாய், 5 ரூபாய் என்று மாதச் சம்பளத்திலே வாழ்க்கை நடத்திக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அவர்கள் கோரிக்கைகளை 1967-ஆம் ஆண்டு ஆரம்பத்திலே கொடுத்து இருக்கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட மூன்று, நான்கு வருடங்கள் ஆகப்போகிறது. இன்னும் ஏன் பரிசீலனை செய்யவில்லை ? உடனடியாகப் பரிசீலனைசெய்து அடுத்த சில மாதங்களுக்குள் அவர்களுக்கு ஊதிய உயர்வு கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன்: தலைவர் அவர்களே, குறைந்த பட்ச ஊதியம், மினிமம் வேஜஸ் சட்டத்தின்படி கோரிக்கைகளை கவனிப்பதற்கு குழு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு அரசாங்கமும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அவர்கள் குறிப்பிடுவதைப்போல் ஏதாவது தடைப்புகள் இருக்குமானால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. எம். பூபதி: தலைவர் அவர்களே, மேஜையின்மீது வைக்கப்பட்டுள்ள ஓட்டல் தொழிலாளர்பற்றிய அறிக்கையிலே சீருடை வழங்குவதற்காக ஏற்பாடு செய்யப்படும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. சீருடை வழங்குவதற்கு அரசாங்கம் முடிவெடுத்துவிட்டதா? முடிவெடுத்து விட்டால் எப்பொழுது அமுல்படுத்தப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன்: அறிக்கை இன்றைக்குத் தரப்பட்டிருக்கிறது. பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்றால் பரிசீலனையில் இருந்துகொண்டிருக்கிறது என்று பொருள். விரைவாக முடிவுசெய்ய வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் கொண்டிருக்கின்ற உணர்வை அமைச்சரும் ஏற்றுக்கொள்கிறார்கள்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: விசேஷ அதிகாரியினுடைய ரிப்போர்ட்டுக்குப் பிறகு லேபர் கமிஷனர் முன்னிலையில் ஓட்டல் அதிபர்கள், தொழிலாளர் சங்கப் பிரதிநிதிகள் ஒன்றுபட்டு ஏகோபித்த முடிவுக்கு வந்திருக்கிறார்கள் என்பது உண்மையா? அப்படியிருந்தும் அந்த முடிவை அமுல்படுத்தவில்லையென்றால் என்ன காரணம்? உடனடியாக அமுல்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன்: இந்த அறிக்கையைப் படிக்கிறபோதே எப்படிக் காரியங்கள் நடைபெறுகின்றன என்பதைத் தெரிந்துகொள்ளமுடியும். முக்கூட்டுத் தரப்பிலே ஆராய வேண்டும் என்று சம்மேளனத்தால் கோரிக்கை கொடுக்கப்பட்டது. அதையும் மனதிலேவைத்து முக்கூட்டுத் தரப்பிலே ஆராயப்பட்டது. நான் மீண்டும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். எந்த எந்த நிறுவனங்களிலே சரியாக அமுல்படுத்தப்படவில்லை என்று கோரிக்கை வந்தால் விரைவாக அமுல்படுத்த தொழிலாளர் நல அணையர் மூலமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி (*) இடப்பட்டிருந்தால், உறுப்பினரால் அவ்வுரை சரி பார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. கவன ஈர்ப்பு

மின்சார ஊதிய வாரியத்தின் பரிந்துரைகளை மின்சார வாரியம் ஏற்க தவறியதும், நேரடி நடவடிக்கைகள் எடுக்க பணியாளர் சங்கங்கள் எடுத்த முடிவும் அதனுல் மின்சாரம் பயன்படுத்துவோருக்கு ஏற்பட்ட இடர்ப்பாடுகளும் குறித்து.

*** திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன் :** பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டப் பேரவை 41-வது விதியின் கீழ் அவசரப் பொதுமுக்கியமான கீழ்க்கண்ட காரியத்தை கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

மின்சார ஊதிய வாரியத்தின் ஒருமனதான பரிவுரைகளைச் செயல்படுத்த மின்சார வாரியம் தவறியதால், 'உரிமை நாள்' மேற்கொள்வது, ஒரு மொத்தமாகத் தற்செயல் விடுப்பு எடுப்பது, வேலை நிறுத்த வாக்கெடுப்பு முதலியவை மூலம் நேரடி நடவடிக்கை எடுக்கப் பல்வேறு பணியாளர் சங்கங்கள் எடுத்த முடிவு, அதன் விளைவாக தமிழ் நாட்டில் மின்சாரம் பயன்படுத்துவோருக்கு ஏற்பட்ட இடர்பாடுகள் ஆகியவை குறித்த அவசரப் பொது முக்கியமான காரியத்தை மாண்புமிகு மின்சாரத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Electricity to a matter of urgent public importance, namely, the failure of the Electricity Board to implement the unanimous recommendations of the Electricity Wage Board and the decision taken by the various employees associations of the Board to resort to direct action by observing " Rights Day " (Urimai Nal), mass casual leave, strike ballot etc., and the consequent inconvenience caused to the consumers of elecricity in Tamil Nadu.

THIRU K. RAMAMOORTHI : Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Electricity to a matter of urgent public importance, namely, the failure of the Electricity Board to implement the unanimous recommendations of the Electricity Wage Board and the decision taken by the various employees associations of the Board to resort to direct action by observing " Rights Day " (Urimai Nal), mass casual leave strike ballot etc., and the consequent inconvenience caused to the consumers of electricity in Tamil Nadu.

THE HON. THIRU O. P. RAMAN : Sir, in May 1966, the Government of India, Ministry of Labour, Employment and Rehabilitation constituted a Wage Board to go into the wage structure of the employees of the Electricity Undertakings in India, with the object of working out a wage structure based on the principles of fair wages. After a deliberation of over 3½ years the Central Wage Board submitted its report in November, 1969. The Government of India have called for the views of the State Government and the State Electricity Boards before taking a decision on the recommendations of the Central Wage Board. The matter is at present under the consideration of the State Govern-

ment and also the State Electricity Board. Meanwhile, the Unions of employees of the Tamil Nadu Electricity Board had been demanding the commencement of immediate negotiations between the Tamil Nadu Electricity Board and the recognised Unions of workers of the Electricity Board for considering the question of revision of the pay scales and allowances of the workmen of the Electricity Board based on the report of the Central Wage Board, on the Electricity Undertakings, although the Government of India have not yet announced their decision on the above recommendations of the Central Wage Board for Electricity Undertakings. However having regard to the cordial relations that had prevailed so far between the Electricity Board and its employees, the Tamil Nadu Electricity Board decided to commence negotiaitons immediately with the recognised Unions representing the workers of the Tamil Nadu Electricity Board. The Board had intimated that every effort will be made to complete the negotiations by 31st March 1970.

The observance of the "*Demands Day*" by the Tamil Nadu Electricity Board Workers' Federation is an *annual feature*. During this year they observed the "*Demands Day*" on 23rd February 1970. The Tamil Nadu Electricity Board Accounts Subordinate Union also joined the Federation in the observance of the "*Demands Day*". The Demonstrations were peaceful and were held outside office hours. They had not interfered with the normal functioning of the Board. The decisions of the Tamil Nadu Electricity Board Accounts Subordinate Union to take 'mass casual leave' and strike ballot' have been given up consequent on the decision of the Board to commence negotiations immediately for revision of pay based on the recommendations of the Central Wage Board for Electricity Undertakings with a view to arriving at anamicable settlement. Accordingly the Board nominated its representatives to negotiate in the matter while the Tamil Nadu Electricity Board Workers' Federation and the Accounts Subordinate Union the two Unions recognised under the 'Code of Discipline in the 'Industry' have nominated their representatives for partaking in the negotiations. The negotiations commenced on 26th February 1970 and the representatives of the employees agreed to give their proposals in the first instance and the next meeting was fixed on 10th March 1970.

In the meanwhile, some of the other Registered Trade Unions who have not been recognised under the Code of Discipline and have not represented in the negotiations became discontented and represented to the Commissioner of Labour that they should also be given representation in the negotiations and went on demonstration and hunger strike on the 6th and 7th March 1970. The Special Deputy Commissioner for Labour gave notice to the Board and to all the registered Unions that he would commence negotiations at 11 A.M. on 12th March 1970. The Tamil Nadu Electricity Workers' Federation and Accounts Subordinate Union however

to take the stand that it would be prepared to negotiate with all separately mentinable sections of employees provided the strength of the Unions which claim to represent them could be verified by the Commissioner of Labour or the Board.

The Tamil Nadu Electricity Board Workers' Federation and the Accounts Subordinate Union, to press their demand for the continuance of bilateral negotiations, organised a demonstration in front of the Board's offices at 10 a.m. on 12th March 1970. The demonstrations took place upto 2.30 p.m. on that day. The Commissioner of Labour has since kept the conciliation proceedings in abeyance and has advised the Board to continue the bilateral negotiations with the recognised Unions and also with the other registered Unions in separate sittings. Thus the situation is at present quite normal.

The Tamil Nadu Electricity Board reported that the Tamil Nadu Electricity Board Engineers' Association have been demanding the revision of their pay scales on a par with the scales of pay applicable to the Engineers under the Kerala State Electricity Board and the revision to the yardsticks adopted for sanction of posts of Engineers prior to the Indo-Pakistan conflict.

The Board has already constituted a Committee consisting of the Representatives of the Board and the representatives of the Engineers' Association to go into the question of yardsticks for sanction of posts of Engineers and the Committee had met twice.

The Engineers' Association however set a time limit for a decision on the issues relating to the revision of pay scales and yardstick and decided to observe " work to rule " from 16th February 1970.

As the Engineers wanted the immediate revision of pay scales and reversion to the earlier yardsticks for sanction of posts, they had embarked on their " work to rule " programme with effect from 23rd February 1970. The " work to rule " programme was peaceful and had not interfered with the operation and maintenance and construction work of the grid. Meanwhile the workload Committee constituted by the Board submitted its Report recommending revised yardsticks for sanction of posts of Engineers which more or less correspond to the yardsticks in vogue prior to the Indo-Pakistan conflict. The Board has since accepted the recommendations of the Committee and issued orders. As a result the Engineers' Association has with drawn its " work to rule " programme on 16th March 1970.

* **திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்:** போவைத் தலைவர் அவர்களே, மின்சார வாரியத்தில் பணியாற்றுகின்றவர்களுடைய ஊதிய விகிதத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்பதற்காக விடுத்த கோரிக்கை

களின் மீது தமிழக அரசு எடுத்த நடவடிக்கைகளைப் பாராட்டு கிறேன். ஆனல் மார்ச் 31, 1970-க்குள் இந்தப் பேச்சு வார்த்தைகளை முடிக்க வேண்டுமென்று மின்சார வாரியம் விரும்பியும் அங்கிருக் கும் தொழிலாளர் சம்மேளனத்தில் இடது, வலது என்ற தகராறு இருப்பதன் காரணமாக அவர்களுக்கு அந்தக் குழுவில் இடம் இல்லை என்பதற்காக வேண்டுமென்றே மார்ச் 31-ம் தேதிக்குள் முடி யாத அளவுக்குத் தகராறு நடந்து வருவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? எக்காரணத்தைக் கொண்டும் தள்ளிப் போடாமல் மார்ச் 31-ம் தேதிக்குள் பேச்சு வார்த்தைகளை முடிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. ராமன்: பேச்சு வார்த்தையை முடிப் பதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குள்ள அக்கறை எல்லோருக்கும் இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதுபோல் அவர்களுக்கிடையே தகராறு இருக்கிறது. இந்தியன் கோட் ஆப் டிசிப்ளின் என்ற முறையில் ரெகக்னைஸ்டு யூனியன் அண்டு சபார்டி னேட் சர்விஸ் யூனியன் என்றும், ரிஜிஸ்டர்டு யூனியன் என்றும் இருக்கிறது. இரண்டு சாராருக்குமிடையே உள்ள தகராறைத் தீர்க்க லேபர் கமிஷனர் மூலமாக கன்சிலியேஷன் ஆரம்பித்து பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்து வருகின்றன. அது சுமுகமாக முடிந்துவிடும். அது நாளைக்கே முடிந்துவிட்டால் கூட சபைக்கு அறிவிக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைப்புக் கொடுத்தால்தான் அது முடியும். அவர்கள் ஒத்துழைப்புக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

DR. H. V HANDE: Sir, while we are thankful to the Hon. Minister for taking immediate steps to have conciliation talks, will he be pleased to tell us whether the degree-holders and diploma-holders have given demands separately as they are not in the recognised type of trade unions having outsiders as their leaders. Will this Government call them separately and discuss with them their demands so that their problem also will be solved along with the other problems?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. ராமன்: டிகிரி வைத்திருந்தாலும் சரி, டிப்ளோமா வைத்திருந்தாலும் சரி, ரெகக்னைஸ்டு யூனியனில் இருக்க வேண்டும் அல்லது ரிஜிஸ்டர்டு யூனியனில் இருக்க வேண்டும். ஏதாவது ஒன்றில் இருந்தால் கொடுப்பதில் ஆட்சேபனை இல்லை.

திரு. க. இராமமூர்த்தி: இந்த எஞ்சினியர்களைப் பொறுத்தவரை மிகுந்த பொறுப்புணர்ச்சியோடு அதிருப்தியைத் தெரிவித்திருக் கிருர்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கைகள் நியாயம் என்று ஏற்றுக் கொள்ளுகின்ற நிலைமையில் அவர்களுடைய சம்பள விகிதத்தை உயர்த்தி மாற்றியமைக்க துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டு மென்று மின்சார வாரியத்திற்கு உத்தரவிடுவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. ராமன் : இரண்டு கோரிக்கைகளை அவர்கள் வைத்தார்கள். சம்பளத்தைக் அதிகமாக்க வேண்டுமென்பது ஒன்று ; வேலைப் பளுவைக் குறைக்க வேண்டுமென்பது மற்றென்று. வேலைப் பளுவைக் குறைத்து விட்டார்கள் என்பதை அவர்களே ஏற்றுக் கொண்டார்கள். சம்பள விகிதத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்பதில் ஏனைய 70,000 பேருக்கும் ஒரே காலத்தில் அறிவிக்க வேண்டுமென்று பேச்சு வார்த்தை நடந்து கொண்டிருப்பதால் கூடிய விரைவில் அறிவிக்கப்படும்.

(3) அறிக்கை அளித்தல்

தமிழ்நாடு ஆவணகாப்பகம் பற்றிய பரிந்துரைகள் மேல் அரசு எடுத்த நடவடிக்கை குறித்த மதிப்பீட்டுக் குழுவின் அறிக்கை

திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ் நாடு பதிவேட்டு அலுவலகம் (தற்போதைய தமிழ்நாடு ஆவண காப்பகம்) பற்றிய அறிக்கையில் அடங்கியுள்ள மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பரிந்துரைகளின் பேரில் அரசு எடுத்த நடவடிக்கை பற்றிய குழுவின் 14-வது அறிக்கையைப் பேரவை முன் வைக்கிறேன்.

(4) அரசினர் மசோதா.

தமிழ்நாடு 1970-ம் தொழில் நிறுவனங்கள் (தேசீய பண்டிகை விடுமுறைகள்) திருத்த மசோதா.

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1970-ம் ஆண்டு தொழில் நிறுவனங்கள் (தேசீய பண்டிகை விடுமுறைகள்) திருத்த மசோதாவை இப்பேரவையில் அறிமுகம் செய்ய நான் அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. கா. வேழவேந்தன் : இம் மசோதாவை இப்பேரவை முன் அறிமுகப்படுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் இம் மசோதா அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

(5) நடைமுறைக் கேள்வி

திரு. கோ. பூவராகவன் தலைமையில் இயங்கும் கட்சி உறுப்பினர்களுக்கு அவையில் தனி இடம் ஒதுக்காதது குறித்து.

திரு. கே. விநாயகம் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் சார். இங்கு பிரதான எதிர்க்கட்சி காங்கிரஸ். கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக எதிர்க்கட்சியில் அமர்ந்து எங்கள் பணியைச் செய்து கொண்டு வருகிறோம். எங்கள் கட்சியில் ஏற்பட்ட குழப்பம், பிளவு காரணமாக எங்கள் கட்சியில் ஒருசிலர் உயர்திரு பூவராகன்

தலைமையில் வேறு கட்சியாக இயங்குகிறோம் என்று கூறி தங்களுக்கும் அறிவித்தார்கள். வருகிற தேர்தலின்போது கூட அவர்கள் கட்சியின் சார்பில் ஒருவர் போட்டியிடுகிறார் என்பதெல்லாம் கூட உங்களுக்குத் தெரிந்த விஷயந்தான். தனியே இயங்குகின்ற அந்தக் கட்சிக்காரர்கள் எங்கள் கூடவே இருந்து நாங்கள் செய்கிற பணிகளை எல்லாம் பார்த்துக் கொண்டிருப்பதால் எங்களுக்குத் தொல்லையாக இருக்கிறது. அவர்கள் எங்களுடனே இருப்பதால் தனியே இயங்குகிற சூழ்நிலை உண்டாக முடியவில்லை. நாங்கள் அமைச்சர்களோடு ஏதோ பேசுவோம்; அப்போது பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்; கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நாங்கள் அவர்களுக்கு ஓட்டுப் போடக்கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்ளுவோம். (மணி அடிக்கப்பட்டது) I am preparing the ground for the point of order. தயவு செய்து சிரமம் இல்லையென்றால் அவர்களுக்குத் தனி இடத்தை ஒதுக்கி விடுங்கள். அவர்கள் எங்களை விட உயர்ந்தவர்களாகக் கூட இருக்கலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டரைச் சொல்லுங்கள்.

திரு. கே. விநாயகம் : தனியாக இடம் ஒதுக்க வேண்டுமென்று கோரி பத்துப் பதினைந்து நாட்கள் ஆகியும் கூட, வேண்டிக் கொண்டிருந்தும் கூட இதுவரை செயல்படுத்தாததற்கு, தாமதத்திற்கு என்ன காரணம் என்பதைத் தலைவர் அவர்கள் விளக்குவார்களா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தாமதத்திற்குக் காரணம் கேட்கிறீர்கள். இது பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் அல்ல.

திரு. கே. விநாயகம் : உங்கள் மீது குற்றம் சொல்லக் கூடாது. you must have done it on the day you have received it.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு பூவராகன் அவர்கள் தாங்கள் தனியாக இயங்கப் போவதாக அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதே போல ஃபார்வர்டு பிளாக்கைச் சேர்ந்தவர்களும் தனியாக இயங்கப் போவதாக அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதையொட்டி யார் யாருக்கு எந்த எந்த இடங்களை ஒதுக்கலாம் என்பதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டு கட்சித் தலைவர்களுக்கு அனுப்பி இருக்கிறோம்.

அது எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களிடமிருந்தும் வரவில்லை. எதிர் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கொடுத்துவிட்டார்கள். எல்லாத் தலைவர்களிடமிருந்தும் வரவில்லை. வந்தவுடன் இடங்கள் ஒதுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : நான் கொடுத்தாகிவிட்டது. எங்கள் கட்சிப் பிரச்னையைப் பற்றிப் பேசும்போது தனியாக எங்களுக்கு இயங்க வேண்டும் என்று கேட்கிற உரிமை இல்லையா என்று கேட்கிறேன். முன்பு சபாநாயகர் அவர்கள் தீர்ப்பு கொடுத்தபோது கட்சிகளுக்கு இடம் சொந்தம் அல்ல, நான் கொடுக்கும் இடங்கள் தான் உறுப்பினர்களுக்குள்ள இடங்கள் என்று சொன்னீர்கள்.

பத்திரிகைகளில் தவருக வந்திருக்கிறது, வெளியே தவருக நினைக்கிருர்கள் பொது மக்கள். "கருத்திருமன் அவர்களின் கோரிக்கை நிராகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது" என்று பத்திரிகைகளில் வந்திருக்கிறது. "சபாநாயகர் மறுப்பு" என்று வந்திருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நமது விதிமுறைப்படி பேரவைத் தலைவர் யார் யாருக்கு எங்கெங்கு இடம் ஒதுக்குகிருர்களோ, அங்குதான் உறுப்பினர்கள் உட்காரவேண்டும். உறுப்பினர்களுக்குத்தான் இடம் ஒதுக்கப்படுகிறது. இடம் கட்சிக்கு இல்லை என்பதை மீண்டும் நான் அழுத்தந்திருத்தமாக எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நமது விதிமுறைகள் கட்சிக்கு இடம் தரவில்லை. உறுப்பினர்களுக்கு இடம் தருவதற்காகத்தான் விதிமுறைகள் வழி வகுத்துக் கொடுத்திருக்கின்றன. அது பேரவைத் தலைவர் கட்சித் தலைவர்களோடு கலந்து கொண்டு செய்கிற ஒரு முறை. அதற்கு சட்டத்தில் இடம் இல்லை. ஒரு வசதியை செய்து கொள்வதற்காகவே பேரவைத் தலைவர் மற்றக் கட்சித் தலைவர்களோடு கலந்து எந்தெந்த உறுப்பினர்களுக்கு எங்கெங்கு இடம் ஒதுக்கலாம் என்பது குறித்து கலந்து கொண்டு செய்கிற ஒரு முறையே தவிர விதிமுறைகளில் அதற்கு இடமில்லை. அதைத்தான் சொன்னேன். அதையொட்டி இன்னின்ன இடங்கள் உங்களுக்கு என்று ஒதுக்கித் தரப்படுகிறது. யார் யாருக்கு எங்கெங்கு இடம் ஒதுக்கித் தரச்சொல்கிறீர்கள் என்று உங்கள் சம்மதம் கேட்பது என்பது விதிமுறையையொட்டியதல்ல. தலைவர்களோடு கலந்து கொண்டு நல்லதொரு முறையை உருவாக்கவேண்டும் என்பதற்காகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற ஒரு வாய்ப்பு அது. பதில் எல்லாத் தலைவர்களிடமிருந்தும் வரவில்லை, ஒன்றிரண்டு கட்சித் தலைவர்களிடமிருந்து இன்னும் வரவில்லை. அவை வந்தவுடன் அறிவிக்கப்படும்.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன்: விதிமுறையில் இடம் இல்லையென்ருல் கன்வென்ஷன் இருக்கிறது, கன்வென்ஷன் என்ருல் மரபு இருக்கிறது. இதுவரை அது கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறதா இல்லையா என்று கேட்கிறேன். இதுவரையில் தமிழ்நாடு சட்டசபையில், மதராஸ் சட்டசபையில், இதுமாதிரி ஏற்பட்டிருக்கிறதா? அது உங்கள் காலத்தில் ஏற்பட வேண்டாம் என்பதுதான் என் கோரிக்கை. இவ்வளவுதூரம் கண்டிப்பாக இருக்கும் சபாநாயகர், இவ்வளவுதூரம் நிறம்பட நடத்தும் சபாநாயகர், இவ்வளவுதூரம் நடவடிக்கைகள் எடுக்கும் சபாநாயகர், இதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க ஏன் தயங்குகிறீர்கள் என்று கேட்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: உறுப்பினர்களுக்கு இடம் ஒதுக்கித் தரவேண்டிய பொறுப்பு பேரவைத் தலைவர் அவர்களைச் சார்ந்தது. ஒரு கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் ஒரேயிடத்தில் அமர வாய்ப்புவசதி செய்து ஏற்படுத்தித் தருவது ஒரு மரபாக இருந்துவருகிறது. அதைத் தலைவர் அவர்கள் மறுக்கவில்லை. அந்த மரபின் அடிப்படையில்தான் அந்த அந்தக் கட்சியைச் சார்ந்த

வர்கள் ஒவ்வொரு இடத்தில் உட்கார இட வசதி ஏற்படுத்தித் தரும் நோக்கத்தில்தான் தலைவர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். திரு. பூவராகன் அவர்கள் தலைமையில் இயங்கும் கட்சியும் தனிக் குடித் தனம் போகவேண்டுமென்று விரும்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தனியாக உட்கார வேண்டுமென்று நீங்களும் கருதிக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். தலைவர் அவர்களே, இதுகுறித்து விரைவில் முடிவு எடுத்து தனி இடம் ஒதுக்கித் தரும்படிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒருசில கட்சித் தலைவர்களிடமிருந்து யார் யாருக்கு எந்தெந்த இடங்களில் தருவது என்பதுபற்றிய குறிப்புகள் வராததால் காலத்தாழ்வு ஏற்பட்டிருக்கிறது. விரைவில் இதுபற்றி ஒரு முடிவு எடுத்து இடங்களை ஒதுக்கித் தரவேண்டுமென்று நான் தங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : "சபாநாயகர் அவர்களின் தீர்ப்பு .. ஏற்றுக்கொள்ளமுடியாது" .. என்று வந்தால் அதன் பொருள் என்ன? பத்திரிகைகளில் இப்படி வந்திருக்கிறது. நாளைக்கு இடம் ஒதுக்கப்படவில்லை என்றால் இந்த இடத்தில் வந்து நாங்கள் உட்கார மாட்டோம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். திங்கட்கிழமை அன்று இடம் மாற்றப்படவில்லை என்றால் நாங்கள் சபைக்கு வர மாட் டோம்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : ஏற்றுக்கொள்ளமுடி யாது. தனி இடம் கொடுக்கப்பட மாட்டாது என்று தலைவர் அவர் கள் அன்றும் சொல்லவில்லை. தனி இடம் ஒதுக்கித் தரப்படுவதற் கான முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. விரைவில் ஒதுக்கித் தருகிற தன்மையில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். என்றுதான் தலைவர் அவர்கள் சொன்னாரே தவிர எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்களின் கோரிக்கையை நிராகரிக்கிறேன் என்று அவைத்தலைவர் அவர்கள் தீர்ப்பு அளிக்கவில்லை. எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களிடமிருந்தும் பதில்கள் வராததால்தான் இந்தக் காலத்தாழ்வு. அதனால்தான் இந்தக் காலதாமதம். விரைவில் அதை முடிக்கும் முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ளும்படி தலைவர் அவர்களை நானும் கேட்டுக்கொண் டிருக்கிறேன். கட்சித் தலைவர்களோடு கலந்துகொண்டு அந்த முயற் சியை மேற்கொள்ளலாம்.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : "சபாநாயகர் அவர்கள் தீர்ப்பு—கருத்திருமனின் சோரிக்கை நிராகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது" என்று வந்திருக்கிறது.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : சபாநாயகர் அவர்களின் தீர்ப்பை எதிர்த்து பயமுறுத்துவதுபோல், எச்சரிக்கை செய்வதுபோல் சபையில் பேசக்கூடாது என்பது விதிமுறை. ஆனால் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் தாங்கள் இந்தக் காரியத்தைச் செய்யப்போவதாக சொன்ன பிறகும் கூட நாளை மறுநாள்—நாளை ஞாயிற்றுக்கிழமை, நாளையே கூட—இங்கு வந்து உட்கார மாட்டோம் என்று, நாளைய தினம் உட்காரமாட்டோம் இங்கு வந்து என்று ஒரேவேகத்தில் எச்சரிக்கை செய்வது சபை விதிகளுக்கு உகந்ததா என்பதுபற்றி தீர்ப்பளிக்கும்படி வேண்டுகிறேன்.

1970 மார்ச் 21]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் பலமுறை சுட்டிக்காட்டி யிருப்பதைப் போல் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இந்த மன்றத்தில் உறுப்பினராக இருந்தவர், பாராளுமன்றத்திலும் உறுப்பினராக இருந்தவர். ஆளும் கட்சி கொறடாவாகவும் இருந் தவர். அவர்களுக்கு விதிமுறைகள் பற்றி நன்கு தெரியும். சபா நாயகர் அவர்களுக்கு எந்தஅளவிற்கு மதிப்பு கொடுக்க வேண்டும் என்பதெல்லாம் அவர்களுக்குத் தெரியும். ஆனால் சில நேரங்களில் எழுந்து நிற்கிற நேரங்களில் அவர் தம்மையே மறந்து விடுகிறார். அப்போது சில வார்த்தைகளைச் சொல்கிறார்கள். இதுகுறித்து சபாநாயகர் வருத்தப்படுவதில்லை. அப்படி வருத்தப்படக்கூடிய நிலையில் நாம் இல்லை, அப்படி நம்மை ஆளாக்கிய தலைவரும் இல்லை, வள்ளுவரும் இருக்கிறார்.

" நயனில னென்பது சொல்லும் பயனில
பாரித் துரைக்கும் உரை."

என்று வள்ளுவர் சொல்லியிருக்கிறார். ஆகவே சபாநாயகர் அவர் களை சாலெஞ்ச் செய்வது அல்லது சபாநாயகர் அவர்களுக்கு சவால் விடுவதுபோல் பேசுவதை எல்லாம் சவாலாகவே தலைவர் நினைப்ப தில்லை என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : நான் சவால் விடுக்கவில்லை. சபா நாயகர் அவர்களை அவமதிப்பது என்பது என் கொள்கை அல்ல, அது என் பழக்கமும் அல்ல. நான் பாராளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்திருக்கிறேன், காங்கிரஸ் கட்சி கொறடாவாகவும் இருந்திருக் கிறேன். ஆனால் இதுமாதிரி ஒருவர் தனக்கு தனி இடம் வேண்டு மென்று சொல்லிவிட்டால் அடுத்த நாளே ஒதுக்கி வைத்திருக் கிறோம் என்பதை உங்களுக்கு ஞாபகப்படுத்தவேண்டியது என் கடமை. நான் கொறடாவாக இருந்தபோது எப்போது எழுதிக் கொடுக்கிறார்களோ அடுத்த நாளே இடம் ஒதுக்கிக் கொடுக்கக்கூடிய மரபு இருந்தது. இதை ஞாபகப்படுத்த எனக்கு உரிமை இல்லையா? தங்கள் தீர்ப்பை எதிர்த்துப் பேசவில்லை. நான் பேசும்போது என்னை மறந்துவிட்டுப் பேசுவதுமில்லை. கடமை என்ற முறையில் சொன்னேன். நான் கையெழுத்துப் போட்டு அனுப்பியாகி விட்டது . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் பலமுறை தெளிவாகவே சொல்லியிருக்கிறேன். எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சபா நாயகரை அவமதிக்கவில்லை. எனக்கு நினைவூட்டுவதற்காக என்று சொன்னார்கள். அப்படி நினைவூட்டத் தேவையில்லை. மறந்திருந் தால்தானே நினைவூட்டுவதற்கு? என் கடமையை நான் சரிவர ஆற்றிவருகிறேன். நேற்று ஒரு முறை ஒரு சிறிய தவறுக்காக சட்டசபைச் செயலாளர் அவர்கள் வாங்கிய கடிதத்தை என்னிடம் உரிய நேரத்தில் கொடுக்கவில்லை என்பதற்காக அவர்களின் சார்பில் நான் மன்னிப்பு கேட்டுக்கொண்டேன். என் கடமையையும், பொறுப்பை யும் நிறைவேற்றும் வகையில்தான் இந்த இடத்தில் இருக்கிறேன்.

இடங்கள் ஒதுக்குவது என்பது மரபையொட்டியது. எதிர்கட்சி யினர் அந்தப் பகுதியில் என்றால் திரு. வீராசாமி அவர்கள் அந்தப்

பக்கத்தில் இல்லையா, வீராசாமி அவர்கள் உட்பட சாரதி அவர்கள் வரையில் அந்தப் பக்கத்தில் இருப்பதால் அவர்கள் எதிர்கட்சியைச் சார்ந்தவர்களா ? இல்லை. ஆகவே மரபு இருப்பதை ஒப்புக்கொள் கிறேன். வசதிக்காகக் கொடுக்கிறோம். இன்ன இடத்தில் இன்ன உறுப்பினர் உட்காரவேண்டும் என்று சொல்கிற உரிமை சபாநாயகர் அவர்களுக்கு உண்டு. அவர்கள் கூறும் இடத்தில்தான் உறுப்பினர் கள் உட்காரவேண்டும். அது தெளிவாக இருக்கிறது விதியில். வேண்டுமானால் விதிமுறைகளை மாற்றுங்கள். கட்சிகளுக்கு இடம் ஒதுக்கவேண்டும், காங்கிரஸ் கட்சிக்கு இங்கே, அந்தக் கட்சிக்கு இங்கே, இன்னொரு கட்சி உருவாகுமானால் அதற்கு இங்கே, அடுத்த கட்சிக்கு இங்கே என்று சொல்லட்டும் விதிமுறைகளை மாற்றட்டும். சபாநாயகர் கூறும் இடத்தில்தான் உட்காரவேண்டும் என்று விதி முறை இருக்கிறது. தற்போதைய சட்டமன்ற விதிமுறைகளில் கட்சிகளுக்கு என்று இடமில்லை. வசதிக்காக செய்கிறோம். நாற் பது பேர்களுக்கு இங்கே இடம், பத்து பேர்களுக்கு அங்கே இடம் பதினைந்து பேர்களுக்கு அங்கே இடம் என்று உறுப்பினர்களுக்காக இடம் ஒதுக்கப்படுகிறது. உங்கள் உறுப்பினர்கள் இங்கே அமர வேண்டும் இங்கே அமரவேண்டும் என்று சொல்கிறீர்கள். அதைக் கூட கேட்கத் தேவை இல்லை. சபாநாயகரே போட்டு விடலாம். ஆனால் உங்கள் வசதிக்காகக் கேட்கிறோம், செய்கிறோம். நல்ல முறையில் அவை நடக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் அது செய்யப் படுகிறது. எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் நாளை இங்கு வந்து உட்காரமாட்டோம் என்று கூறுவது பொதுமக்களுக்கு அவர் ஆற்ற வேண்டிய கடமையிலிருந்து மீறுவதுபோலாகும்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : இடங்கள் ஒதுக்குவதூ, உறுப்பினர் களுக்கு இடங்கள் ஒதுக்குவதில் ஒரு மரபு இருக்கிறது. சபாநாயகரவர்கள் கூறும்பொழுது உறுப்பினர்களுக்கு மட்டும் ஒதுக்க வேண்டுமென்றும், ஆனால் அதே நேரத்தில் கட்சித் தலைவர்களைக் கூப்பிட்டுப் பேசுவது என்றும் சொல்வது முரண் பட்டதாக

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கட்சித் தலைவர்களை, என்ன சொன்னீர்கள் ?

திரு. எம். சுரேந்திரன் : கட்சித் தலைவர்களின் விருப்பத்தை அறிய வேண்டுமென்று சொல்வதும், உறுப்பினர்களுக்கு மட்டும் இடம் ஒதுக்க வேண்டுமென்று கூறுவதும் ஒன்றுக்கொன்று முரண் பட்டதாக இருக்கிறதே.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : முரண்பாடு இல்லை என்று திரு. சுரேந்திரன் அவர்களுக்குச் சொல்கிறேன், முரண்பாடே இல்லை. நான் தெளிவாகச் சொல்லுகிறேன், பேரவைத் தலைவர் குறிப்பிட்ட இடத்திலேதான் உறுப்பினர்கள் உட்கார வேண்டும், உறுப்பினர் களுக்கு இடம் ஒதுக்கத்தான் விதி இடம் கொடுக்கிறதே தவிர, கட்சிக்கு இடம் ஒதுக்க விதி இடம் தரவில்லை. ஆனால் பேரவைத் தலைவருக்குத் துணை செய்யுமாறு, கட்சித் தலைவர்களை பேரவைத்

1970 மார்ச் 21]

தலைவர் கேட்டுக் கொள்கிறார், எந்தெந்த இடத்திலே உட்காரலாம் என்று கேட்கிறாரே தவிர, விதிமுறைகளை ஒட்டி அல்ல. எனவே, இதில் எந்தவிதமான முரண்பாடும் இல்லை என்பதை திரு. சுரேந்திரன் அவர்கள் உணர வேண்டும்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : நான் சொல்வது, மரபுகளையும், விதி முறைகளையும் அனுசரித்துச் செய்யக்கூடிய காரியத்தில், சபையின் நேரத்தில் இவ்வளவு நேரத்தை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா என்றுதான். அதே நேரத்தில் கனம் திரு. பூவராகன் அவர்களின் தலைமையில் இருக்கும் உறுப்பினர்களைப் பார்த்து, கனம் எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் மிரண்டு ஓடுகின்றேன் என்று சொல்லுகிறார் களே, அவர்களைப் பிடித்து வைக்கும் வேலையையும் சபாநாயக ரவர்கள் செய்வார்களா ?

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவரவர்களே, எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் பாராளுமன்றத்தில் உறுப்பினராக இருந்தவர்கள், சட்டமன்றத்தில் உறுப்பினராக இருந்தவர்கள், கொறடாவாக இருந்தவர்கள், அவர்களுக்கு விதிமுறைகள் தெரியும், இருந்தாலும் நிலைமறந்து பேசுகிறார், அதற்காக அவைத் தலைவர் கவலைப்பட வில்லை என்று சொன்னீர்கள். அவைத் தலைவர் கவலைப்படுகிறாரா இல்லையா என்பது அல்ல. 'திங்கட்கிழமைக்குள் இடம் ஒதுக்கா விட்டால்' என்று எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் மிரட்டுகிறார்கள், அப்படி அவைத் தலைவரவர்களை மிரட்டுவது முறைதானா என்பதற்குத் தீர்ப்பு அளிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் சொல்லிவிட்டேன், மிரட்டக்கூடாது என்பது நன்றாகத் தெரிந்துதான் சொன்னார்கள், நான் மிரட்டவில்லை, கருத்தைச் சொன்னேன் என்று மறுபடியும் சொல்லிவிட்டார்கள். அவர்களின் இயல்பே அதுதான். எழுந்து நின்று உணர்ச்சி வயப்பட்ட நிலையிலே சொல்லிவிடுவார், அது தானே தவிர அவருடைய உள்ளத்திலேயிருந்து சொல்வதாக யாரும் நினைப்பது இல்லை, நான் எப்பொழுதுமே, நினைப்பதும் இல்லை.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : உணர்ச்சி வயப்படுகிறேன் என்றால், ஏதோ நான் 'டபிள் ஸ்டாண்ட்' நிலையில் இருப்பதைப்போல் குறிப் பிடுகிறீர்கள். நான் எடுப்பது கண்டிப்பான ஸ்டாண்ட் தான். நான் எதற்காகக் கூறினேன் என்றால் அம்மாதிரியான சந்தர்ப்பத் திற்கு வர வேண்டியிருக்கும் என்பதற்காக, வாக் அவுட் செய்யும் நிலைமை ஏற்படுவதில்லையா, அதுபோல். கையெழுத்துப் போட்டுக் கொடுத்திருக்கிறோம். எங்களுடைய பார்ட்டியில் சில விஷயங் களைப் பேச வேண்டியிருக்கும், அதற்காகத்தான் சொல்லுகிறோம். கையெழுத்துப்போட்டுக் கொடுத்தும், டிவிஷன் லிஸ்ட் போட்டுக் கொடுத்தும், ஏன் தாமதம் என்பதுதான். இன்னும் ஏன் ஒதுக்க வில்லை ? நீங்கள் காப்பாற்றவில்லையென்றால், நாங்கள் அனாதை களைப்போல வெளியிலே நிற்க வேண்டியதுதான்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, கட்சிகளுக்கு இடம் ஒதுக்குவதைப்பற்றி எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்களின் ஒத்துழைப்பு வேண்டுமென்று அவைத் தலைவரவர்கள் கேட்டுக்கொண்டார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பூவராகன் அவர்கள் தலைமையில் உள்ள கட்சியினர் தனியாக உட்கார இடம் ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அதைப்போன்றே, முற்போக்குக் கட்சியை சேர்ந்தவர்கள் தாங்கள் உட்கார இடம் ஒதுக்க வேண்டுமென்று தலைவரல்லாத மற்றவர் முதலில் எழுதினார். அவைத் தலைவரவர்கள், தலைவரே எழுதினால் கவனிக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்களின் ஒத்துழைப்பு வேண்டுமென்று கேட்பதற்குக் காரணம், முற்போக்குக் கட்சியினர், 1—4—70 முதல் சட்டப் பேரவையில் ஃபார்வேர்ட் பிளாக் தனிக் கட்சியாக இயங்கவிருக்கிறது, எனவே, 1—4—70 முதல் இடம் ஒதுக்கித் தர வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். திரு. பூவராகன் அவர்களும் தனியிடத்தை முதலிலேயே கேட்டிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் ஒரு வார காலம் எடுத்துக் கொண்டு, எங்கெங்கு உட்காருவது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒரு வார காலம் தேவைப்பட்டது, இவர்களுக்கு இரண்டு வார காலம் தேவைப்படுகிறது, மற்றவர்களுக்கு 10 நாட்கள் தேவைப்படலாம். எல்லாக் கட்சிகளும் ஒத்துழைப்பு தந்தால் திங்கட்கிழமை, செவ்வாய்கிழமைக்குள் முடிவு செய்துவிடலாம். எல்லோரையும் கலந்து, ஒரு கட்சிக்கு மட்டும் இப்பொழுது இடம் அளித்துவிட்டு, மற்றொரு கட்சிக்குப் பிறகு ஒதுக்குவதை விட எல்லோரையும் கலந்து செய்வது நல்லது என்ற முறையில் அமைந்திருக்கிறதே தவிர, இதை அவைத் தலைவரவர்களோ, அல்லது துறையினரோ காலதாமதம் செய்யவில்லை. முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு அவைத் தலைவரவர்களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்கி கட்சித் தலைவர்கள் ஒத்துழைப்பு கொடுத்தால் விரைவிலே செய்ய முயற்சிக்கலாம்.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன்: டிவிஷன் லிஸ்டை வைத்து, பெயரைக் கொடுத்து, ஒரு வாரம் ஆகிவிட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் முதலிலேயே சொன்னேன், மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் தங்களுடைய லிஸ்டைக் கொடுத்துவிட்டார் என்று. இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. இன்னும் சில தலைவர்கள் கொடுக்கவில்லை என்று தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். நான் கூறுகின்ற சொற்களை மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் கூர்ந்து கவனித்துக் கொண்டு வருமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். எல்லாத் தலைவர்களும் கொடுக்கவில்லை என்று நான் சொல்லவில்லை, சில தலைவர்கள் கொடுக்கவில்லை, அதுவும் வந்த பிறகு செய்கிறேன் என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறேனே தவிர, மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர்கள் கொடுக்கவில்லை என்று சொல்லவில்லை. இடம் ஒதுக்கித்தரவில்லை என்றால் வெளிநடப்பு செய்வோம் என்று மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் கூறுவது, அது பேரவைத் தலைவரின்

தீர்ப்பை எதிர்த்து செய்யக்கூடிய வெளிநடப்பாகும். அதுகூட மரபு இல்லை. பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்பை எதிர்த்து வெளிநடப்பு செய்வது கூடாது. வெளிநடப்பு செய்வேன் என்று கூறுவது முறையல்ல. வெளிநடப்பு செய்வதற்கு முன்பே சொல்லுகிறேன், பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்பை எதிர்த்து வெளிநடப்பு செய்வது விதிமுறைகளை ஒட்டி வராது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : தீர்ப்பு என்பது வேறு, இந்த இடம் ஒதுக்குவது என்பது வேறு. நான் இவ்வளவு நாள் இருக்கிறேன் என்று சொல்லுகிறீர்கள், பாராளுமன்றத்தில் இருந்தேன் என்று எனக்குப் பெருமையைக் கொடுத்துச் சொல்லும்பொழுது, இவ்வளவு கீழ்த்தரமாக, கூர்ந்து, கவனிக்கவில்லை என்று சொன்னால் அறிவு இல்லை என்று அர்த்தமா? எதிர்க் கட்சித் தலைவருக்குக் காட்டக்கூடிய மரியாதையா இது? கூர்ந்து நோக்கவில்லை என்று சொன்னால் அதன் பொருள் என்ன? கூர்மையே இல்லை என்று சபாநாயகரவர்கள் கூறுகிறார்களா? நான் அவ்வளவு அறிவில்லாதவனாக இருக்கலாம், அறிவுள்ள நீங்களாவது . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் உணர்ச்சிவயப்பட்டுப் போய்விடக்கூடாது. நான் எல்லாத் தலைவர்களும் கொடுக்கவில்லை என்று சொல்லியிருந்தால், மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் நான் கொடுத்திருக்கிறேன் என்று கூறியிருக்கவேண்டும். நான் கொடுத்திருக்கிறேன் என்று சொல்லும்படியான நிலை ஏன் ஏற்பட்டது? நான் சொன்ன வார்த்தைகளைச் சரியாகக் கவனிக்காததால். சில தலைவர்கள் கொடுக்கவில்லை என்று நான் கூறியிருக்கும்போது நான் கொடுத்தாகிவிட்டது என்று சொல்ல வேண்டிய நிலை தேவையில்லை. அதற்காகத்தான் சொன்னேன். ஆகவே, நம்முடைய எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்களை மீண்டும் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன், அவர்கள் தெரியாமல் இருக்கிறார்கள் என்பதற்காகச் சொல்லவில்லை என்று கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, ஒரேயொரு குறிப்பை மட்டும் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். லீடர் ஆஃப் தி அப்போசிஷன் என்றால் எதிர்க் கட்சிகள் அத்தனைக்கும் லீடராக இருக்கிறார் என்று பொருள். அந்தப் பொருளிலே அவைத் தலைவரவர்களுக்கு அதிக இடைஞ்சல் இல்லாமல், எந்தெந்தக் கட்சிகளுக்கு இடம் எங்கு ஒதுக்கித் தர வேண்டுமென்று சொல்லக்கூடிய பொறுப்பு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்களுக்கு அமைந்திருக்கிறது. ஆகவே, அவர்கள் மற்றக் கட்சித் தலைவர்களைக் கலந்து எந்தெந்த இடம் என்று நிர்ணயித்து, அவைத் தலைவரவர்களுக்கு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் குறிப்பிட்டிருந்தார்களானால் இந்தப் பிரச்னைக்கு அதிகக் கஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்காது. எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் இந்தப் பொறுப்பு முழுவதையும் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கலாம். மற்றத் தலைவர்களையும் கலந்து ஒரு முடிவை அவைத் தலைவரவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : டிவிஷன் போட்டு, எந்தெந்தத் தலைவர்கள் எங்கு உட்கார வேண்டுமென்று போட்டுக் கொடுத்திருக்கிறேன். வெளியிலே வந்து, எங்களுக்கு வேலை இல்லை, பொறுப்பு இல்லை என்பது போலக் கருதும்படியும், அவர்களுடைய தீர்ப்பிற்கு அடங்காதது மாதிரியும் சொல்லியிருப்பதற்கு வருந்துகிறேன். டிவிஷன் மேப் போட்டுக் கொடுத்திருக்கிறேன். எனவே, எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் பொறுப்பில்லாமல் இருக்கிறார், மரபு தெரியாமல் இருக்கிறார் என்று கூறுவதுதான் வருத்தமாக இருக்கிறது. எனக்கு இவ்வளவு மரியாதை கொடுக்கிறீர்களே, அதற்கு நன்றி.

***திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன் :** பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர் சார். மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் பேசுகின்ற பொழுது, ஏற்கனவே அவர்களுடைய கட்சிக்காக ஒரு லிஸ்டைக் கொடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். இப்பொழுது சிண்டிகேட், இண்டிகேட் என்று தினந்தோறும் மாறிக்கொண்டு இருக்கும் பொழுது, எந்த லிஸ்டை வைத்து பேரவைத் தலைவரவர்கள் இடம் ஒதுக்கப்போகின்றீர்கள் ? இராஜ்ய சபைத் தேர்தல் முடியும் வரை காத்திருக்கலாமல்லவா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : It is not a point of order.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், நமது மதிப்பிற்குரிய மாண்புமிகு திரு. நெடுஞ்செழியன் அவர்கள் கூறினார்கள், எதிர்க் கட்சித் தலைவர் என்றால் எல்லோருக்குமே தலைவர் என்று கூறினார்கள். நாங்கள்தான் எதிர்க் கட்சியே தவிர, அவர் எதிரிக் கட்சி. எங்களுக்கெல்லாம் அவர் தலைமை தாங்குவது என்றால் அதை நாங்களும் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது, அவர்களும் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய அளவில் தைரியம் இருக்க முடியாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டரைச் சொல்லுங்கள்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : ஆகவே, அவர்கள் இப்படித் தலைவராகப் பொறுப்பேற்க அதிகாரம் இருக்கிறதா ? இன்னும் ஒரு வாரம் பொறுத்தும் செய்யலாம் அல்லவா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர் என்னவென்று சொல்லுங்கள். இது பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர் இல்லை. எதை எதையோ பேசிக்கொண்டு போகிறீர்களே ?

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : எங்கள் கட்சி எதிர்க்கட்சி, அவர்களுடைய கட்சி எதிர்க்கட்சி என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் மக்களுக்கு எதிர்க்கட்சி. நாங்கள் சாதாரண எதிர்க்கட்சி.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : எல்லா கட்சிகளுக்கும் அவர் தலைவர் என்று சொல்லக்கூடியதை நாங்கள் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர் இல்லை. நீங்கள் உட்காருங்கள்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்]

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : எதிர் வரிசையில் பல கட்சிகள் இருக்கின்றன. ஒவ்வொரு கட்சிக்கும் ஒவ்வொரு தலைவர் இருக்கிறார். லீடர் ஆப் அப்பொஸிஷன் என்பது அப்பொஸிஷனுக்கு லீடர் என்பது ஒரு மரபு வழியாக வந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர் எல்லா கட்சிகளினுடைய லீடர் என்று சொல்லவில்லை. அவர் லீடர் ஆப் தி காங்கிரஸ். அது மாதிரி ஒவ்வொரு கட்சிக்கும் ஒவ்வொரு லீடர் இருக்கிறார். லீடர் ஆப் தி அப்பொஸிஷன் வேறு, லீடர் ஆப் தி காங்கிரஸ் வேறு, லீடர் ஆப் தி கம்யூனிஸ்டு பார்ட்டி வேறு, லீடர் ஆப் தி சுதந்திரா பார்ட்டி வேறு. லீடர் ஆப் தி அப்பொஸிஷன் என்பது ஜனநாயக முறையின் மரபுப்படி வந்தது. எல்லா எதிர் கட்சிகளுக்கும் அவர் தலைவர், அவர் சொல்கிறபடி எல்லா கட்சிகளும் கேட்கவேண்டும், அவர் இடுகிற கட்டளையை எல்லா கட்சிகளும் ஏற்கவேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. ஜனநாயக முறையில் மரபின் வழியாக வந்த ஒரு இலக்கணத்தைத் தான் நான் எடுத்துச் சொன்னேன்.

(6) 1970-71-ம் ஆண்டுக்கான நிதிக்கோரிக்கைகளின் மீது வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)

(அ) நிதி கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 35,30,300-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

திரு. ரா. கனகசபை : தலைவர்களே, இப்போது இருக்கும் விதி முறைகளை மாற்றி அமைக்கவேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 35,30,300-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : தலைவர் அவர்களே, ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ் வழித்தடங்களை அரசாங்க உடைமையாக்க வேண்டியதன் அவசியத்தை குறித்து விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 35,30,300-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : தலைவர் அவர்களே, பத்து பஸ்

(இ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,00,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

DR. H. V. HANDE : To discuss policy I move the following cut motion :

"That the allotment of Rs. 3,00,36,000 under Demand No. 43 Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100."

THIRU K. RAMAMOORTHY : Sir, to discuss policy, I move the following cut motion :—

"That the allotment of Rs. 3,00,36,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100."

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவர் அவர்களே, அரசு விரைவு வண்டி நிற்கும் இடங்களான கோவில்பட்டி, சாத்தூர் ஆகிய இடங்களில் பயணிகள் தங்குமிடம் அமைப்பது பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,00,36,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : தலைவர் அவர்களே, பஸ்களை சரியாக கவனிக்காததால் கண்ட கண்ட இடங்களில் வண்டிகள் நின்றுவிடுவதைப் பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,00,36,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நிதிக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன.

■ 117-121-ம் பக்கங்களில் இரண்டாவது இணைப்பாக கோரிக்கை 2-ன் மீது அமைச்சரின் தொடக்க உரை அச்சிடப்பட்டுள்ளது. 121-127-ம் பக்கங்களில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை மூன்றாவது இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1970 மார்ச் 21]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, இந்த மாமன்றத்தின் முன் மூன்று மானியக் கோரிக்கைகளின் * கீழ் சுமார் 23 கோடி ரூபாய் கோரி இந்த மாமன்றத்தின் அனுமதியைப் பெறுவதற்காக இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் இந்த மாமன்றத்தின் முன்னால் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. முன்னதாக சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்தக் கருத்துக்களை நான் சொல்வதன் மூலம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்குப் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

1969-70-ம் ஆண்டில் தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்கள் பற்றிய விரிவானதொரு ஆய்வுரை * மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தனியே வழங்கப்பட்டுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து துறை 1,680 ஷெட்யூல்களில் பேருந்துப் பணியை நடத்தி வருகிறது. சென்னை மாநகரில் இயங்கும் போக்குவரத்துப்பணி, புற நகரங்கள், வெளியூர்களில் ஓடும் பேருந்துகள், நீள் தொலைவு விரைவுப் பேருந்துப் பணி ஆகியவை உட்பட City suburban mofussil and long distance express buses மேற்சொன்ன 1680 ஷெட்யூல்களில் 1931 பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இத்துறை 17,700 பேர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்துள்ளதுடன் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து உரிமையாளர் போன்று மாநில அரசுக்கு வரிகளையும், கட்டணங்களையும் செலுத்துகிறது. அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து 1969-70-இல் வரிகள் மூலமாகவும், கட்டணங்கள் வாயிலாகவும் மாநில அரசுக்குச் செலுத்திய மொத்த தொகை ரூ. 2.62 கோடியாகும்.

அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியின் பெரும்பகுதி சென்னையிலேயே நடைபெறுகிறது. சென்னையில் இப்போக்குவரத்துப் பணியை நாள் ஒன்றுக்கு ஏறத்தாழ 10 லட்சம் மக்கள் பயன்படுத்துகின்றனர். இந்த நாட்டின் பிற மாநகரங்களில் போக்குவரத்துப் பணித்தேவையில் பெரும்பகுதி ரயில்வேயின் மூலம் நிறைவு செய்யப்படுகிறது. ஆனால், சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரையில் அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியைச் சேர்ந்த சென்னை மாநகரக் கிளைப்போக்குவரத்துப் பணி பெரும் பகுதிப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்கிறதென்பது ஈண்டு குறிப்பிடத் தக்கதாகும். பொதுப் போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பயன்படுத்துபவர்களில் 73 சதவீதத்தினர் பேருந்துகளையே பயன் படுத்துகின்றனர் என்றும், எஞ்சிய 20 சதவீதத்தினரே ரயில்களைப் பயன்படுத்துகின்றனரென்றும் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் (ஹைவேஸ்

* 128–157-ம் பக்கங்களில் நான்காவது இணைப்பாக அச்சிடப் பட்டுள்ளது.

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1970 மார்ச் 21

ரிசர்ச் ஸ்டேஷன்) அண்மையில் மேற்கொண்ட ஆய்விலிருந்து தெரியவருகிறது. அதனுல் இந்த நிறுவனத்திற்கு ஏற்படும் பொறுப்பின் சுமை இயல்பாகவே அதிகமாகிறது. ஒருவர் தனது இல்லத்திலிருந்து பேருந்து வழித்தடம் ஒன்றை அடைவதற்காகக் கடக்க வேண்டிய தொலைவு 2 பர்லாங்கு தொலைவிற்குள் இருக்க வேண்டுமென்று அமெரிக்கா போன்ற முன்னேற்றம் அடைந்துள்ள நாடுகள் கருத்துரை வழங்கியுள்ளபடி பேருந்து வழித்தட அமைப்பு அவ்வளவு நெருக்கமாக அமைந்துள்ளது என்பதும், பல இடங்களில் மேற்குறிப்பிட்ட 2 பர்லாங்கு தொலைவிற்கும் குறைவாக உள்ளதென்றும் தெரிய வருகிறது. பயணிகளுக்கு உள்ள பயன் வசதிகளை மேம்படுத்தும் பொருட்டு அலுவலகங்கள், நிறுவனங்கள், கல்லூரிகள், பள்ளிகள் ஆகியவற்றின் வேலை நேரங்களை வெவ்வேருக முடிவு செய்து அரசு இப்பொழுது ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இந்த ஆணை செயல்படுத்தப்படுகிற நேரத்தில், நெரிசல் குறைந்து பயணிகள் வசதியாகப் பயணம் செய்யமுடியும் என்று நம்புகிறேன்.

நெரிசல் நேரச் சிக்கலுக்குத் தீர்வு காண இத்துறை சில நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. போக்குவரத்துப் பணி பல திசைகளில் பரவியுள்ளதாலும், பெருமளவுப் பயணிகள் குறிப்பிட்ட கால அளவுக்குள் பல்வேறு இடங்களுக்கு எடுத்துச் செல்லப்பட வேண்டியுள்ளதாலும், அதிக அளவு பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லத் தக்க பேருந்துகளை விடுவது ஒன்றுதான் இச்சிக்கலுக்குத் தீர்வு காண்பதற்கான ஒரே ஒரு வழியாகும். ட்ரெப்டிலர் பஸ்ஸஸ், தொடர் வண்டிப் பேருந்துகள் 71, 21- 15, 18 ஆகிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. இதனுல் முக்கிய சாலைகளில் நெரிசல் நேரத்தில் பேருந்துகளில் நெரிசல் ஓரளவுக்குக் குறைந்துள்ளது. சென்னை மாநகரில் இரண்டு அடுக்குப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் ஆலோசனையில் இருந்து வருகிறது. அத்தகைய பேருந்து ஒன்று கட்டப்பட்டு வருகிறது. இச்சோதனை நடவடிக்கைக்கு வெற்றி கிட்டுமாயின் இரண்டு அடுக்குப் பேருந்துகள் பல சென்னை மாநகரில் விடப்படும். நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துச் சிக்கலுக்குத் தீர்வுகாண இது பெருமளவில் உதவும்.

சென்னை-திருச்சி, சென்னை-மதுரை வழித்தடங்களில் இதுவரை ஓடிக் கொண்டிருந்த ஓரடுக்குப் பேருந்துக்கு பதிலாக, இரண்டு அடுக்குப் பேருந்துகள் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்றன. சென்னை-திருச்சி வழித்தடத்தில் முன்னர் ஓரடுக்குப் பேருந்து ஒருமுறை தான் பயணம் செய்ய முடிந்தது. இப்பொழுது புதிய வகைப் பேருந்து நாள் ஒன்றுக்கு இவ்வழித் தடத்தில் இருமுறை பயணம் செய்கிறது. சீர் வசதிகள் செறிந்த 71 இருக்கைகள் அமைந்த இவ்வகைப் பேருந்துகள் ஒரு நாளில் 400 மைல் கடக்கத்தக்க திறனுள்ளவையாகும். பேருந்துக் கட்டணம் மூன்ருவது வகுப்பு

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

ரயில் கட்டணத்தை விடக் குறைவாக இருப்பினும், இப்போக்கு வரத்துப் பணியிலிருந்து இத்துறைக்கு ஆதாயம் கிடைக்கிறது, என்பது இங்கு குறிப்பிடத்தக்கதாகும். நாலு பேருந்துகள் இரவில் இயக்கப்படுகின்றன. பயண நேரமும் குறைக்கப் பட்டுள்ளது. இப்பேருந்துப் பணியை மக்கள் பெரிதும் விரும்பி வரவேற்கின்றனர். தேய்மான சதவிதம் 100 சதவிதமாக இருப்பினும் 10 இரண்டடுக்குப் பேருந்துகளினால் மட்டும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 6 லட்சம் ஆதாயம் கிடைக்குமென்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

1966–67-ம் ஆண்டில் இத்துறைக்கு ரூ. 61 லட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளதை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் இந்த நஷ்டம் படிப்படியாகக் குறைக்கப்பட்டு இருப்பதும், 1969–70-ம் ஆண்டில் நஷ்டம் ரூ. 20.45 இருக்குமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது. நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று இந்த அம்சத்தை உறுப்பினர்கள் பாராட்டுவார்கள் என்று நம்புகிறேன். நடப்பாண்டில் நஷ்டத்தைப் பரிசீலனை செய்யும் போது, நாட்படி விதங்கள் 15—9—1969 முதற்கொண்டு உயர்த்தப்பட்டதனால் ஏற்பட்ட செலவு அதிகரிப்பின் காரணமாக சென்ற ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில் ரூ. 13 லட்சம் செலவு ஏற்பட்டது. டயர்களின் விலையேற்றத்தினால் ரூ. 4 லட்சம் செலவு அதிகரித்தது. லூப்ரிகண்ட்ஸ், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஆகியவற்றின் விலையேற்றம் வேறு. இந்த அதிகரிப்புகள் ஏற்படாவிடில் சென்ற ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தை நாம் எதிர் பார்த்ததைப் போல் இந்த ஆண்டில் இத்துறைக்குச் சற்று ஆதாயம் கிடைத்திருக்கும்.

தொழிலாளர் உறவுகள்: தொழிலாளருடன் இணக்கமான உறவு களைப் பேணி வருவதில் இத்துறை தன்னால் இயன்ற முயற்சிகளை யெல்லாம் செய்து வருகிறது. பிற அரசு ஊழியர்களுக்கு ஒவ் வொரு முறையும் படிகள் அதிகரிக்கப்படும்போது இவர்களுக்கும் அதற்கு நிகராகப் படிகள் உயர்த்தப்படுகின்றன. தவிர, இத் துறையில் தொழிலாளர்களுக்குச் சிறப்பு அனுகூலங்களும் அனும திக்கப்படுகின்றன. சென்னை மாநகர வழித்தடங்கள் அனைத்திலும் செல்வதற்கான அனுமதிச் சீட்டுகள், வருகைப் பூரிப்பு ஊதியம் Attendance Bonus ஊக்கமளிப்பு பூரிப்பு ஊதியம் Incentive Bonus பொழுது போக்கு வசதிகள், குடும்பப் பொருள்கள் வாங் குவதற்கு ஆகக் கடன் வசதிகள், இலவச நிகராடைகள் முதலியன மேற்குறிப்பிட்ட சிறப்பு அனுகூலங்களில் அடங்கும்.

இத்துறை நஷ்டத்தில் செயல்பட்டு வந்தபோதிலும் உயர் அதி காரக் குழுவின் பரிவுரைகளை இத்துறை தாராள மனப்பான்மை யுடன் ஏற்றுக் கொண்டு தொழிலாளர்களுக்கு அதிக நன்மைகளை வழங்கியுள்ளது. நாட் படிகளைப் பொறுத்தவரையில் மட்டுமே, 48 சதவித அதிகரிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வகையில் மட்டும்

இத்துறைக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 20 லட்சம் செலவு ஏற்பட்டுள்ளது. அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அண்மையில் வழங்கப்பட்ட ரூ. 10 சிறப்பு இழப்பீட்டுப்படி இந்த துறையைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்களுக்கும் பொருந்தும். இவ்வகையில் இத்துறைக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 20 லட்சம் செலவு ஏற்படும்.

இத்துறையைச் சேர்ந்த செண்ட்ரல் ஓர்க்ஷாப், தொழிற்சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களின் கீழ் தேசியக் காப்புப் பரிசையும், National Safety Award மாநில காப்புப் பரிசையும் State Safety Award பெற்றுள்ளது. செயலிலுள்ள மூன்று காப்புத் திட்டங்களில் இரு திட்டங்களின் கீழ் நம் துறைக்குப் பரிசு வழங்கப்பட்டுள்ளது. அந்த இரு திட்டங்களும், 1. மிகக் குறைவான விபத்துக்கள் நடந்தமை, 2 விபத்துக்கள் நிகழாத கால அளவு அதிகமாக இருந்தமை. சான்றிதழ்களோடும், சுழல் கேடயத்தையும் தவிர, மத்திய அரசு ரொக்கமாக ரூ. 5,000 மும், மாநில அரசு ரொக்கமாகவும் ரூ. 2,000-மும் பரிசுகள் வழங்கி உள்ளன.

குருடர்கள் உட்பட முடவர் பலரைக் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாகப் பணியில் இருத்திவரும் தனிச் சிறப்பு இத்துறையையை சாரும். இதற்காக இத் துறைக்கு certificate of recognition அளிக்கப் பட்டுள்ளது. இத்துறைத் தொழிலாளர்கள், விளையாட்டுப் போட்டிகளிலும் ஆழ்ந்த அக்கறை காட்டி வருகின்றனர். ஹாக்கி, வாலிபால், கால்பந்து போன்ற ஆட்டங்களில் திறமை மிக்க விளையாட்டுக் குழுக்கள் இத்துறையிலுள்ளன. மேலும், கேரம் விளையாட்டில் அனைத்திந்திய நிலையில் புகழ்பெற்ற இரண்டு விளையாட்டுக்காரர்களும் இத்துறையிலுள்ளனர்.

சென்னைமாநகரப் பணிமனைகளும், வெளியூர்ப் பணிமனைகளும்: சென்னை மாநகரில், மாதவரத்தில் புதிய பணிமனை ஒன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. இது விரைவில் செயல்படத் தொடங்கும்; தலைமைப் பணிமனைகளில் இரவு நேரங்களில் நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்காகவும், பேருந்துகளைச் சிறந்த முறையில் பேணிவர வகைசெய்யவும், மந்தைவெளி, காந்திநகர், தியாகராய நகர், ஆகிய இடங்களில் துணைப்பணிமனைகள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. அடுத்த ஆண்டில், அசோக் நகர், பெரம்பூர், அண்ணா நகர், ஆகிய இடங்களில் தொடங்கப்படலாம். ஆதாயமற்ற வகையில் சில வழித்தடங்கள் செயல்படுவதனால், ஏற்படும் விரயத்தை, இயன்ற அளவு குறைக்கும் நோக்குடன், சில பணிகளின் ஆதாயத் தன்மைபற்றி இந்த ஆண்டில் ஆய்வு செய்யப்பட்டது. அந்த ஆய்வின் அடிப்படையில் வழித் தடங்களில் சில சீரமைக்கப்பட்டன; சில மாற்றியமைக்கப்பட்டன.

தொழில் நுட்பப் பணியாளர் அமைப்பை எடுத்துக் கொண்டால், வண்டிகளைப் பேணுதல், செப்பனிடுதல் சென்ற ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டில், கணிசமான அளவிற்கு மேம்பாடடைந்துள்ளது.

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

இத்துறையில் உள்ள வண்டிகளில் 86 சதவீதத்துக்கும் மேற்பட்ட வண்டிகள் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்துள்ளன. இத்துறை போன்ற பெரிய நிறுவனங்களுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில், அவற்றிற்கு நிகராக இத்துறைப் பேருந்துகளின் டயர்-மைல் அளவு, எரி பொருள் பயன், மின்கலங்கள் இயங்கும் காலஅளவு ஆகியவை அமைந்துள்ளன. சில நேர்வுகளில், அவை சராசரி அளவைவிட மிக அதிகமாகவே உள்ளன. இவ்வாறு, கவனமாகப் பேணிவந்த தன் பலனுக, கிலோமீட்டர் ஒன்றுக்காகும் செலவு 98 காசு ஆகக் குறைக்கப்பட்டு உள்ளது. ஆனல், பல நேர்வுகளில் இச்செலவு சராசரியாக ஒரு ரூபாயும் அதற்கு மேற்பட்டும் உள்ளது என்பது இங்கு குறிப்பிடத்தக்கதாகும். பிற மாநிலங்களுக்காக வண்டிக் கூடுகள் தயாரிக்கும் பணியையும் (body building) இத் துறை மேற்கொண்டு வருகிறது. வண்டிக் கூடுகளை நாம் மற்றவர் களைவிடக் குறைந்த விலையில் தயாரிக்க இயல்வதால் நிறைந்த ஒப் பந்தப் புள்ளிவிவர அடிப்படையில், இதற்கான ஆணைகள் நமக்கு அனுப்பப்படுகின்றன.

இத்துறைக்கான பயணச் சீட்டுக்களை அரசு அச்சகத்திட மிருந்து பெறுவதில் உள்ள இடர்பாடு இந்த ஆண்டு நம் நாட்டத்தை ஈர்த்த மற்றொரு சிக்கலாகும். இத்துறைக்குத் தேவைப்படும் பயணச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் பெருகிவருகிறது. இத்தேவை அளவை நிறைவுசெய்யும் அளவில் அரசு அச்சகத்தின் உற்பத்தித் திறன் அமையவில்லை. எனவே, பயணச் சீட்டுகளைப் பொறுத்தவரையில், தேவையளவும், சீட்டுகள் அச்சிடப்படும் அளவும் சரிக்கட்டிக் கொண்டு போயின. பம்பாய் மின் வழங்கு போக்குவரத்து நிறுவனத்திடமிருந்து பயணச் சீட்டுகளைப் பெறு வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. ஒரு திங்கள் கால அள வுக்குப் பயன்படத் தக்க பயணச் சீட்டுகள் அந்த நிறுவனத்திட மிருந்து பெறப்பட்டன. பயணச் சீட்டுகளைத் தொடர்ந்து வழங்கத் தங்களால் இயலாது என அவர்கள் அறிவித்தமையால், திங்கள் தோறும் 300 லட்சம் பயணச் சீட்டுகள் அச்சடிப்பதற்கான, டெல்லி போக்குவரத்து நிறுவனத்துடன் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. தனி யார் அச்சகங்களுடன் பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்தப்பட்டு, நிலை மையைச் சமாளிக்க புகழ்பெற்ற அச்சகங்களிடமிருந்து ஓரளவு பயணச் சீட்டுகள் அச்சடித்துப் பெறத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இச்சிக்கலுக்கு நிலையான தீர்வுகாண்பது பற்றியும் இத்துறை ஆலோசித்து வருகிறது. இத்துறை தனக்கென்று அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு நடப்பு ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. அதோடு அரசு அச்சகத்தை பெரிது செய்துகொள்ளலாம் என்றும் ஆய்வில் இருக்கிறது.

வழக்கமாகத் தயாரிக்கப்படும் வரவு-செலவுத் திட்டத்தைத் தவிர, செயல் அடிப்படை வரவு-செலவுத் திட்டம் (Performance Budget) ஒன்றைத் தயாரிக்கும் துறைகளில் ஒன்றுக, இத்துறை

தெரிந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்துறை செயல்படும் முறையை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஆழ்ந்து பரிசீலனை செய்யவும், முடிவு செய்யப்பட்ட குறிக்கோள் அளவுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில், அதன் சாதனை எத்தகையது என்று ஆய்ந்து பார்க்கவும் இத்தகைய திட்டம் உதவும்.

இந்த நிறுவனம் ஆற்றியுள்ள பணியின் பலன்களைச் சீர்தூக்கிப் பார்க்கையில், ஒரு முக்கியமான கூறு கருத்தில் கொள்ளப்பட வேண்டும். பொது மக்களுக்குப் பணியாற்றுவதே இத்துறையின் முக்கிய நோக்கமாகும் என்பதே அக்கூறு ஆகும், a public utilty servicr. 100-க்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் ஆதாயமற்ற வகையில் அமைந்துள்ளன. மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்ற தலையாய நோக்கத்துடனேயே இப்பேருந்துப் பணிகள் நடத்தப்படுகின்றன என்பதை மறந்து விடலாகாது. இத்துறையில் எவ்வளவு குறைகள் இருந்தாலும், இது இம்மாநில மக்களுக்குப் பயன்தரும் வகையில் மற்றோர் ஆண்டு பணியாற்றியுள்ளது என்பதை நடுநிலையில் நின்று சீர்தூக்கிப் பார்க்கும் எவரும் ஒப்புக் கொள்ளத் தயங்க மாட்டார் என்று நான் நம்புகிறேன்.

கனம் உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை தருவார்கள் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை எப்பொழுதுமே, கடுமையான விமரிசனத்திற்கு ஆளாகியிருக்கிறது. ஆகவே, நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக் கொள்வது கோபத்தைக் குறைத்து பயனுள்ள கருத்துக்களை அதிகமாக சொல்லவேண்டும் என்று.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை அதிகமான ஒத்துழைப்பு தொழிலாளர் பக்கத்திலேயிருந்து வரவேண்டியிருக்கிறது. எனவே தொழிலாளர் தலைவர்களும் தங்கள் மேலான கருத்துக்களை சொல்லி போக்குவரத்துத் துறையின் மேம்பாட்டுக்காக ஒத்துழைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய முன்னுரையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உறுப்பினர்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள். நமக்கு இப்பொழுது இருக்கின்ற நேரம் மூன்று மணிக்கும் 10 நிமிடம் குறைவாகத் தான் இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களும் பேசுவதற்கு 1½ மணி நேரமாவது வேண்டியிருக்கும். அந்த அளவிலே மற்றவர்கள் பேசுவதற்கு 1½ மணி நேரந்தான் இருக்கிறது. 14 உறுப்பினர்கள் பெயர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே 14 உறுப்பினர்களுக்கும் பங்கிட்டால், இடையிடையே வரும் குறுக்கீடுகளுக்கும் 'ரிசர்வி' லே வைத்துக்கொண்டால் 5 நிமிடங்களுக்கு மேல் உறுப்பினர்களுக்கு கொடுக்கமுடியாது. ஒன்று உறுப்பினர்கள் 5 நிமிடங்களுக்குள் முடித்துக் கொள்ளவேண்டும்.

இல்லை என்றால் 12 மணிக்கு எந்த உறுப்பினர் பேச்சை நிறுத்து கின்றாரோ, அந்த அளவோடு மற்றவர்களுக்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போகும். ஆகவே உறுப்பினர்கள் 5 நிமிடத்திற்கு மேல் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM: Thiru N. Kasiraman is winding up the debate on behalf of the Opposition and not the Leader of the Opposition.

THIRU T. MARTIN: Mr. Speaker, Sir, we have given the names of three members to speak on behalf of our Party. You kindly give me ten minutes more and take away ten minutes from the time allotted for Mr. N. Kasiraman.

திரு. மு. மார்டின்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டி சட்டம், போக்குவரத்து திட்டங்கள், சாலைப் போக்கு வரத்து திட்டங்களுக்கான மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது எங்களுடைய கட்சியின் சார்பாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஒட்டி என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை இந்த அவையில் வைக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த மானியக் கோரிக்கையை வைத்த நேரத்தில் மொத்தத்தில் 20.45 லட்சங்கள் நஷ்டம் என்று காட்டப்படுகிறது. இந்த நஷ்டத் தைப் பார்க்கிறபோது தனித் தனியாக, 1968-69-ல் இருந்ததைவிட 1969-70-ல் ஏன் இந்த நஷ்டங்கள் எந்த இனங்களில் ஏற்படுகின்றன என்று பார்க்கிறபோது சென்னையைப் பொருத்த மட்டில் மெட்ராஸ் பிராஞ்சில் 1969-70-ல் 29.37 லட்சம் நஷ்டம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கு அடுத்தபடியாக கன்னியாகுமரி பிராஞ்சில் 1.51 லட்சம் நஷ்டமாக எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. ஆனால் அதே கன்னியாகுமரி பிராஞ்சில் கடந்த ஆண்டு, 1968-69-ல் 4.44 லட்சம் லாபம் வந்திருக் கிறது. ஆனால் அந்த விதமாக லாபம் வந்த ஒரு இடத்தில் 1.51 லட்சம் நஷ்டம் வரக் காரணம் என்ன? நஷ்டம் ஏன் எதிர் பார்க்கப்படுகிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவு படுத்த வேண்டும். அதே நேரத்தில் ஏதோ ஊழியர்களுக்கு சம்பளம் அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. எனவே இந்த நஷ்டம் என்று அவர்கள் குறிப்பிடுவார்களேயானால், அதேபோல் ஊழியர் களுக்கு அதிகமான சம்பளம் சென்னையிலும் கொடுக்கப்படுகிறது. சென்னையிலே அந்தவிதமாகக் கொடுக்கப்படும் 1968-69-ல் 44.37 லட்சம் நஷ்டம் இருந்தது. இப்போது 29.37 லட்சமாக நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, குரோம்பேட் பணிக்களரியில் கடந்த ஆண்டு 4.11 லட்சம் லாபமாக இருந்தது. இப்போது 39,000 விரயம் எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. ராணித்தோட்டம் களரியிலும் இந்த ஆண்டு 1.30 லட்சம் விரயம் காட்டப்படுகிறது. இதைப் பார்க்கிறபோது

தான் உண்மையில் எனக்கு ஒரு ஆச்சரியம் ஏற்படுகிறது. கடந்த பட்ஜட் கூட்டத்தொடரில் இந்த போக்குவரத்து துறையை எடுத்துக்கொண்ட அமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு கோடி ரூபாய் லாபம் காட்டுவேன் என்று கூறினார்கள். பாவம், இப்போது இருக்கின்ற அமைச்சர்—சாதிக் பாஷா அவர்கள்—இப்பொழுதுதான் பொறுப்பேற்றியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இவர்களுக்கு முன்னாலே அந்தத் துறையை நிர்வகித்த அமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு கோடி தருவேன் என்று சொன்னார்கள். அந்த இரண்டு கோடி தருவேன் என்று சொன்ன அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது விவாதம் நடக்கிறபோது இருப்பார்கள் என்று நினைத்தேன். பாவம், அவர்கள் இல்லை. ஆனால் அவர்கள் அதற்கான ஒரு காரணத்தை இப்பொழுது இருக்கின்ற அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லி இருப்பார்கள். இரண்டு கோடி லாபம் எங்கே போயிற்று? அவர்கள் ஒரு திட்டம் கொடுப்பேன் என்று சொன்னார்களே? அந்தத் திட்டத்தையும் முதல் மந்திரியிடந்தான் கொடுப்பேன் என்று சொல்லி, அந்தத் திட்டத்தைக் கொடுத்தார்களே? அது என்ன ஆயிற்று? ஆனால் மக்கள் மன்றத்திலே என்ன பேசுகிறார்களென்றால், இவர் ஒரு திட்டத்தைக் கொடுத்தாராம். என்ன திட்டம் கொடுத்தார் என்றால், 51 % தனியார் துறை ஷேர்களும், 49 % கவர்ன்மெண்ட் ஷேர்களும் வைத்து இதை ஒரு கார்ப்பரேஷனை மாற்றவேண்டும் என்ற திட்டத்தைக் கொடுத்ததாகவும், அந்தத் திட்டத்தை முதலமைச்சர் ஏற்றுக்கொள்ளாததாகவும், அதன் காரணமாக அந்தத் துறை அவரிடமிருந்து பறிக்கப்பட்டதாகவும் மக்கள் மத்தியில் பேசப்படுகிறது. எனவே இதற்கு விரிவான விளக்கம் தேவை. ஒரு தகுதியான அமைச்சரை, இரண்டு கோடி லாபம் காட்டுவேன் என்று சொன்னவரை நீக்கி விட்டு இங்கே இந்த அரசு நஷ்டத்தைக் காட்டுமேயானால், மக்கள் நிச்சயமாகக் குறைபட்டுக்கொள்வார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மேலும், அந்த அமைச்சர் இரண்டு கோடி லாபம் காட்டுவேன் என்று சொன்னபோது எல்லோரும் நம்பினோம். காரணம், சிங்கப்பூரிலேயிருந்து வந்து, கையினாலேயே வாயு அறைத்து பேப்பரை வைத்து ஒரு பெரிய பத்திரிகையை லாபகாமாக நடத்தினர். எனவேதான் லாபம் கொண்டுவருவார் என்று எல்லோருக்கும் நம்பிக்கை ஏற்பட்டது. நான் பழைய டிரான்ஸ்போர்ட் அமைச்சரை இந்த மாதிரி இவர் இரண்டு கோடி லாபம் காட்டுவேன் என்கிறாரே, காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்தில் நஷ்டத்தைக் காட்டிவிட்டீர்களே என்று கேட்டபோது, அவரிடம் ஏதாவது விஞ்ஞானம் இருக்கலாம், அந்த விஞ்ஞான முறைப்படி லாபம் கொண்டுவந்தாலும் கொண்டுவரலாம் என்றார்கள். ஆனால் விஞ்ஞானத்தையும் காணோம், லாபத்தையும் காணோம். மக்கள்தான் மிகவும் வருத்தப்படுகிறார்கள்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. டி. மார்டின்]

அடுத்தபடியாக, பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலே சில வழித்தடங்களை நிறுத்திவிட்டார்கள். 5-ஏ பாரிமுனை-அபிராம புரம், 5-சி மயிலாப்பூர்-சைதாப்பேட்டை, 5-ஜி அடையாறு-பாரி முனை, மற்றும் 12-டி, 12-ஜி இந்த வழித்தடங்களையெல்லாம் திடீரென்று நிறுத்தி விட்டார்கள். சென்னையிலே இந்த பஸ்களை யெல்லாம் நிறுத்தியதற்குக் காரணம் மக்கள் பலவிதமாக எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ்களை நிறுத்தியது மயிலாப்பூர் பகுதியில் உள்ள மக்களை பெரிதும் துன்பத்திற்கு ஆளாக்கியிருக் கிறது. இந்த பஸ்களை நிறுத்திய காரணத்தால் பள்ளிக்கூடம் செல்வதற்கு பிள்ளைகள் எல்லோரும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். மயிலாப் பூர் தொகுதி மக்களை பழிவாங்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்துக் காகத்தான் டிரான்ஸ்போர்ட் அமைச்சர் செய்கிறார்கள் என்று மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள். என்னிடமும் இதைச் சொன்னார் கள். நான் சொன்னேன், அரங்கண்ணல் இருக்கிறார்கள். கழக ஆட்சி அரும்பு ஆட்சி என்பார்கள். அரும்பு உதிர்ந்தாலும் எரு வாகும் என்பார்கள். அவர்களிடம் சொல்லுங்கள் என்றேன். அவர்கள் அமைச்சரிடம் சொன்னார்களோ, இல்லையோ, நிச்சயம் சொல்லியிருப்பார்கள். அவர்களும் இந்தக் கோரிக்கையை ஆத ரிப்பார்கள். ஆளுங்கட்சியிலேயிருந்து இதை ஆதரிக்கவேண்டும். இந்த பஸ்களை உடனடியாக திரும்பவும் கொண்டு வரவேண்டும்.

12-டி, ஜி வழித்தடங்களை நிறுத்தியது சேன்தோம் பகுதியில் உள்ள எல்லா பள்ளிக்கூட பிள்ளைகளையும் பாதித்திருக்கிறது என்பதைக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாணவர்களுக்கென்று தனியாக விடப்பட்டிருந்த பஸ்களை நிறுத்தியது நிறைய பாதித்திருக்கிறது. இந்த பஸ்களை திரும்ப அனுமதிக்கவேண்டும். ஏதோ கல்லூரி களுக்கு கொடுத்து விட்டோம் சில பஸ்களை என்று தட்டிக்கழிக்கக் கூடாது, கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நியூஸ்பேப்பர் எடுத்துச்சென்ற வகையில் ஒரு டெப்போவில் இருந்து மட்டும் 18,000 ரூபாய் அரசுத் துறைக்கு வரவேண்டிய பணம் வராமல் இருக்கிறது. ஏன் அதை வசூலிக்காமல் இருக்கி றார்கள் ?

அடுத்தபடியாக அவுட் ஏஜன்சி வகையில் 15,000 வராமல் இருக் கிறதே, ஏன் அதை முறைப்படி வசூலித்து இருக்கக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பாட்டரி வாங்கியதில் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்டுக்கு 32,000 ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, பேன்கள் வாங்கியதிலே 73,000 ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, சென்னையிலே உள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்டில் உள்ள ஃபேர் பிரைஸ் ஷாப்பில் 1967-68, 1968-69-ல் ஏற்பட்டிருக்கிற நஷ்டம் 73,000, அதிகாரிகள் என்ன செய்கிறார்கள், ஏன் இந்த விரயம் ஏற்படுகிறது, இவ்வளவு பெரிய திறமையான அமைச்சர் அதை நிர்வகிக்கிறபோது, இப்படிப்பட்ட நஷ்டங்கள் எல்லாம் ஏற்படலாமா என்று மக்கள் கேட்கிறார்கள்.

மேலும் சென்னையிலே ஓடுகின்ற பஸ்கள் மிகவும் பராமரிப்பு இல்லாத முறையில் இருக்கின்றன. அநேக வண்டிகளுக்கு உட்காருவதற்கு இருக்கை இல்லாமல், குஷன் இல்லாமல், மக்கள் இன்னல் பட்டு பிரயாணம் செய்ய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அடிக்கடி இந்த பஸ்கள் நிறுத்தக்கூடிய இடத்தையும் மாற்றிவிடுகிறார்கள். குறிப்பாக, 3, 3-ஏ பஸ்கள் ஐகோர்ட்டுக்கு முன்பாக நிறுத்தப்பட்டு வந்தன. வயதான வழக்கறிஞர்கள் உயர்நீதி மன்றத்துக்கு வருபவர்களுக்கு வசதியாக இருந்தது. ஆனால் அந்த பஸ்களை இப்பொழுது அப்பால் வெகுதூரம் தள்ளி நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அவர்கள் வருவதற்கும், மழை நேரங்களிலும் மிகவும் கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கிறது.

(The time bill was rung.)

THIRU T. MARTIN : We share the time allotted to our party.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 12 மணிக்கு முடிக்கவேண்டும். அதை நீங்கள் உங்களுக்குள்ளே பங்கிட்டுக் கொள்ளவில்லை.

THIRU T. MARTIN : I want to know how much time you are going to allot to me from out of the time allotted to Mr. Kasiraman. We make a joint request to the Speaker. After all the Speaker is here to adjust. I will not consume all the time given to my party. You please give me five or ten minutes and we will adjust.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் பேசுங்கள்.

திரு. டி. மார்டின் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசு பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்று சொல்வது பெயருக்கே தவிர, வேறு இல்லை. திருநெல்வேலியிலிருந்து நாகர்கோயிலினுக்குச் செல்லும் பஸ்களில் அநேக பஸ்கள் வழியில் பிரேக் டவுன் ஏற்பட்டு நிற்பதை எல்லோரும் பார்த்து வருகிறார்கள்.

இன்னும் ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைப்பற்றி இந்த ஆய்வுரையில் ஒன்றும் குறிப்பிடப்படவில்லை. கடந்த ஆண்டில் ஏற்பட்ட போக்குவரத்து விபத்துக்கள் எத்தனை? போக்குவரத்து விபத்துக்களில் இறந்தவர்கள் எத்தனை பேர்? அப்படி இறந்தவர்களுக்குக் கொடுத்த நஷ்டஈடு எவ்வளவு? கடந்த ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் அதிகமாகியிருக்கின்றன என்று

1970 மார்ச் 21] [திரு. டி. மார்டின்]

சொல்லப்படுகிறதே, அதற்குக் காரணம் என்ன? இவைகள் எல்லாம் ஆய்வுரையில் காணப்படவில்லை. அரசாங்கப் பேருந்து கள் எல்லாம் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. பிரேக் போட்டால் பிரேக் பிடிக்க மாட்டேன் என்கிறது என்று டிரைவர்கள் கூறுகி றார்களே, அவற்றை ஏன் பராமரிக்கவில்லை? மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இவற்றிற்கெல்லாம் பதில் கூறவேண்டும் என்று எதிர் பார்க்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, அரசாங்கப் பேருந்துகளில் பிரயாணம் செய் கிறவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டு பிரயாணம் செய்கிறார்கள். மழைக் காலங்களில் பிரயாணம் செய்யும்போது, பஸ்ஸின் உட்பாகத்தில் எல்லாம் மழைநீர் 'ஷவர்பாத்' மாதிரி பிரயாணிகளின்மீது பெய்யும் அளவுக்கு பஸ்கள் இருக்கின்றன. இந்தக் குறைபாடுகளை யெல்லாம் நிவர்த்தி செய்ய வேண்டியது அரசின் கடமையாகும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

நாம் நிலத்திற்கு உச்சவரம்பு கொண்டுவந்துவிட்டோம். நிலத் திற்கு உச்சவரம்பு கொண்டுவந்தது பாராட்டக்கூடிய செயல்தான். அதேபோல பத்து பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது என்று உச்ச வரம்பு ஒன்றை கொண்டுவந்தால், அதை எங்கள் கட்சி ஆதரிக்கும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். இந்த ஆண்டில் ஏதாவது புதிய திட்டம் கொண்டுவருவார்கள் என்று எதிர்பார்த்தோம். எதுவும் இல்லை. அடுத்தமுறையாவது உச்சவரம்பு திட்டத்தைக் கொண்டுவருவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியில் காட்டுவழியாக பஸ்கள் போகின்றன. அப்படிப் போகும்போது அருகிலுள்ள கிராமங்களை இணைத்துச் சென்றால், அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும். முதலூரிலிருந்து போகின்ற பஸ் இடையிலுள்ள சுப்பராயபுரம், பேய்க்குளம் போன்ற இடங்களைத் தொடாமல் போகின்றது. சாலைப்புதூர் என்ற இடத்தில் குஷ்டரோக ஆஸ் பத்திரி இருக்கிறது. பொது மக்களின் சௌகரியத்திற்காகவே பஸ் விடப்படுகிறது என்று சொன்னாலும் அது சரியாக நடை முறைக்கு வரவில்லையென்று மக்கள் மத்தியிலே பேசிக் கொள்கி றார்கள். மக்கள் எல்லாம், இந்தத் துறை நல்ல லாபம் தரக்கூடிய துறையாக இருக்க வேண்டியதில் எப்படி நஷ்டம் வருகிறது என்று கேட்கிறார்கள். முன்பு அமைச்சர் அவர்கள் பப்ளிக் யுடிலிடி சர்வீஸுக்காக நாங்கள் பஸ் விடுகிறோம் என்று சொன்னார்கள். அதே பப்ளிக் யுடிலிடி சர்வீஸுக்காக நிறுத்திய வழித்தடங்களில் எல்லாம் நீங்கள் திரும்பவும் பஸ்களை விடுவீர்களா என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். பப்ளிக் யுடிலிடி என்பதை முதன்மை யாகக் கொண்டு, நஷ்டத்தைப்பற்றி கவலைப்படாமல் நிறுத்திய பஸ் களை யெல்லாம் உடனடியாக விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நஷ்டத்தில் டெப்ரிசியேஷன் 16-2/3 சதவிகிதம் என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். நஷ்டம் வந்து 20.45 சதவிகிதம். தனியார் பேருந்துகளில் 25 சதவிகிதம் டெப்ரிசியேஷன் அலவன்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். நாம் அப்படிக் கொடுத்தால், நஷ்டத்திற்குமேல் நஷ்டம் வரும். அதைமறைப்பதற்காகத்தான் குறைந்த நஷ்டத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நிறுத்திய பஸ்களை மீண்டும் உடனடியாக விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள், நிர்வாகத்தின் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் பேசுவதற்கு முன்னாலே பேரவைத் தலைவர் அவர்களை வேண்டிக் கொள்கிறேன். எனக்கு பத்து நிமிடம் கூடுதலாக பேச அவகாசம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒதுக்கக் கூடிய நேரத்தில் ஒரு பத்து நிமிஷத்தைக் குறைத்துக் கொள்ளலாம். அல்லது அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலை மத்தியானம் வேண்டுமானாலும் வைத்துக்கொள்ளலாம். (மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதையெல்லாம் நீங்கள் தான் முடிவுசெய்ய வேண்டும்) அரசாங்கத்தினுடைய நல்ல திட்டங்களையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. நண்பர் திரு. டி. மார்டின் அவர்கள் பேசுகிற நேரத்தில் அரசாங்க பஸ் நிர்வாகம் நஷ்டத்தில் வேலை செய்கிறது என்று சொன்னார்கள். லாபத்தில் நடக்க வேண்டுமானால், எப்படி எப்படி வேலை செய்ய வேண்டுமென்பதை எடுத்துச் சொல்ல கொஞ்சம் கூடுதலான நேரம் வேண்டும். நான் சொல்வதை எதிர்க் கட்சிக் கொறடா திரு. விநாயகம் அவர்கள் ஆதரிக்கிறார்கள்.

முதலிலே தனியார் துறை என்று சொல்கின்ற நேரத்தில், அதற்கு 5 பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது என்று ஒரு உச்ச வரம்பு கொண்டுவர வேண்டும். அதற்கு உட்பட்டு தான் பர்மிட் கொடுக்க வேண்டும். புதிதாக ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தும்போது ஐந்து பஸ்களுக்கு உட்பட்டவர்களுக்குத்தான் பர்மிட் கொடுக்க வேண்டும். மேலும் அங்கு பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு பிராவிடெண்ட் பண்ட் கட்டாத நிர்வாகிகள் இன்னும் இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களைக் கண்டுபிடித்து, அவர்களுடைய பர்மிட்டை ரத்து செய்யவேண்டும். அப்படி பர்மிட்டை ரத்து செய்தால் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் கட்டவேண்டிய பிராவிடென்ட் பண்ட் கட்ட முற்படுவார்கள் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சில தனியார் துறை முதலாளிகள் தங்களுடைய பர்மிட்டை பலருக்கு விற்பனை செய்துவிடுகிறார்கள். பஸ்கள்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். எஸ். மணி]

எல்லாம் அவர்களுடைய பெயரிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்டவர்களையும் அரசாங்கம் கண்டுபிடித்து பர்மிட்டுகளை ரத்துசெய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, திருச்சி, கோவை போன்ற பகுதிகளில் டாக்ஸிகளுக்கு மீட்டர் இருக்கிறது. சென்னையில் டாக்ஸிகளுக்கு மீட்டர் இருக்கிறது. இங்கு இருப்பதால் பொதுமக்களுக்குச் சௌகரியம். ஆனால் திருச்சி போன்ற பகுதிகளில் மீட்டர் இருப்பதால், டாக்ஸிக் காரர்களுக்கு நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது. சாதாரணமாக திருச்சி ஜங்ஷனில் ஏறி, உறையூருக்குப் போய் ஜனங்களை இறக்கிவிட்டு வரும்போது, டாக்ஸி காலியாகவே வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. சென்னையில் அப்படி அல்ல நிலைமை. அங்கு பொதுமக்கள் டாக்ஸி வண்டியில் ஏற முடியாத அளவில் இருக்கிறார்கள், வண்டி காலியா ஓடினால் டாக்ஸிகாரனுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இன்னும் ஐந்து ஆண்டுகள் கழித்து, திருச்சி நல்ல முறையில் வளர்ச்சியடைந்த பிறகு அந்தப் பகுதிகளில் மீட்டர் முறை கொண்டுவரலாம் என்ற என்னுடைய ஆலோசனையைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப்பற்றி திரு. மார்டின் அவர்கள் அரசாங்கப் பேருந்துகள் நஷ்டத்தில் வேலை செய்கிறது என்று சொன்னார்கள். பொது மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற எண்ணம் நமக்கு இருந்தாலும், நஷ்டம் வராமல் முதலை யாவது சரிக்கட்டிக் கொண்டு போகிற அளவுக்கு நிர்வாகத்தை நடத்த வேண்டும். அதற்குத்தான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், நல்ல முகராசியுடையவராகப் பார்த்து, நல்ல கைராசி யுடையவராகப் பார்த்து இந்தத் துறையை கொடுத்திருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக்கு தேவையான சாலைபராமரிப்பு ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டும் அவரிடம் இருக்கிறது. ரோடு நன்றாக இருந்தால் தான் போக்குவரத்துச் சௌகரியமாக இருக்கும். இப்போது இரண்டும் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. டி. மார்டின் : தலைவர் அவர்களே, நல்ல முகராசி உள்ள வரை, நல்ல கைராசியுடையவரை இந்தத் துறைக்குத் தேர்ந்தெடுத்து முதலமைச்சர் அவர்கள் போட்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே இந்தத் துறைக்கு இருந்த முன்னாள் அமைச்சரைப்பற்றிக் கூறுகிறார்களா ? அல்லது இப்போது இருக்கின்ற அமைச்சரவைப்பற்றி கூறுகிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, முகராசியைப்பற்றிப் பேச வேண்டாம் என்று உறுப்பினர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். எஸ். மணி : தலைவர் அவர்களே, நண்பர் திரு. மார்டின் அவர்கள் ஏற்கெனவே இருந்த அமைச்சர் அவர்களைப்பற்றிக் குறை கூறிக்கொண்டிருந்தார்கள். நண்பர் அவர்கள் கேட்கிற ரூட்டு களுக்கெல்லாம் எப்படி பஸ் கொடுக்க முடியும்? அவர் சாதாரண மாகவா கேட்கிறார்? பேய்க்குளம், ஆமைக்குளம் என்று அல்லவா கேட்கிறார். கேட்கிற இடங்களுக்கு முன்னாள் அமைச்சர் கொடுக்க வில்லை யென்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

(திரு. ந. தருமலிங்கம் தலைமை).

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், சென்னையிலிருந்து சேலம் போக வேண்டுமென்றால், இடையிலுள்ள தூரம் 200 மைல். நாம் 552-ம் எண் பஸ்ஸில் காலை 9.25-க்குப் புறப்பட்டால், இரவு 8 மணிக்குத்தான் போய்ச் சேரு கிறது. இப்படிப் போனால் இந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் யாரும் ஏற மாட்டார்கள். ஒரு பஸ் குடியாத்தம், வாணியம்பாடி, திருப் பத்தூர் என்ற முறையில் போய்க்கொண்டிருந்தால், அதற்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் என்ற பெயர் வேண்டாம். ஒரு பஸ் ஒரு இடத்திற்கு நேரடியாகப் போகிறதென்றால், அதன் தூரம் 200 மைல் என்ற அளவில்தான் இருக்க வேண்டும். 200 மைலுக்கு மேல் சுற்றிக் கொண்டு செல்லக்கூடாது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மேலும், பஸ்கள் சரியாக இயங்கவில்லையென்று நண்பர் மார்டின் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்குக் காரணம் டிரைவர்களை அடிக்கடி மாற்றுவதுதான். ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரே டிரைவரைத்தான் போட வேண்டும். ஒரு வண்டிக்கு ஒருவர் என்று போட்டுவிட்டால், அந்த வண்டி பி.சி.க்கு போகிற வரையில் அவர்தான் அந்த பஸ்ஸை எடுக்க வேண்டும் என்ற முறை இருக்க வேண்டும். அவருக்குத் தான் அந்த ரூட்டில், எந்த இடத்தில் வளைவு இருக்கிறது, எந்த இடத்தில் திருப்பம் இருக்கிறது, எந்த இடத்தில் ரோடு சரிவாக இருக்கிறது என்ற விஷயங்கள் எல்லாம் தெரிந்திருக்கும். இதன் காரணமாக விபத்துக்கள் குறையும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன். மேலும் பஸ்ஸில் இருக்கிற பாகங்கள் எது எது கெட் டிருக்கிறது, எதை எதை புதுப்பிக்க வேண்டும் என்ற குறைபாடுகள் எல்லாம் தெரியும். நாளுக்கொரு டிரைவரை மாற்றிக்கொண்டு இருந்தால், வண்டியிலுள்ள குறைகள் எவருக்கும் தெரியாமல், வண்டி விரைவில் கெட்டுப்போகும். ஒரு வண்டிக்கு ஒரு டிரைவர் என்று குறிப்பிட்டு விட்டால், அவருக்கு அந்த வண்டியின்மீது பொறுப்பு ஏற்பட்டுவிடும்.

அடுத்தபடியாக, ஓர்க்ஷாப் தொழிலாளர்களுக்கு இன்றைய தினம் ஆட்டோ-மொபைல் என்ஜினீரிங் ப்யிற்சிக்காக மாலைநேர வகுப்புகளை ஆரம்பித்துக் கற்றுக்கொடுத்தால், மிகவும் நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். எஸ். மணி]

அடுத்தபடியாக, நமது பஸ்கள் 'கண்டம்' ஆனவுடன், தேய்ந்தவுடன் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அந்தப் பஸ்களை தனிப்பட்ட முதலாளிகள் வாங்கி, லாரியாக மாற்றி ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் நல்ல வருமானம் அவர்களுக்குக் கிடைக்கிறது. அதேமாதிரி நாமும் உபயோகமில்லாத பஸ்களை லாரியாக மாற்றி தமிழ்நாடு பூராவும் போக்குவரத்து விட்டால், நல்ல கூடுதலான வருமானம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்போது நம்மிடத்தில் 2 ஆயிரம் பஸ்கள் இருந்தாலும் ஒரே யிடத்திலே நிர்வாகம் இருக்கிறது. டைரெக்டர் சென்னையில் இருக்கிறார். எனவே, இதை நான்கு பகுதியாகப் பிரிக்கவேண்டும். கோயம்புத்தூர் ஒரு ரீஜன், திருச்சி ஒரு ரீஜன், மதுரை ஒரு ரீஜன், சென்னை ஒரு ரீஜன்—ஆக நான்காகப் பிரிக்கப்பட்டு நான்கின் அட்மினிஸ்ட்ரேஷனும் தனித்தனியாக இருக்கவேண்டும். அப்போதுதான் எங்கே லாபம், எங்கே நஷ்டம் என்பதை எல்லாம் தனித்தனியாக வைத்துக் கண்டுபிடிக்க முடியும்.

இரவு வருகிற டிரைவர்கள் பஸ்ஸில் உள்ள குறைகளை எழுதி வைத்தால் விடிவதற்குள் அந்தக் குறைபாடு அகற்றப்பட்டு, பஸ் ரிப்பேர் செய்து வைக்கப்படவேண்டும். எனக்குத் தெரியும், அப்படியே போட்டு வை, அப்போதுதான் வண்டி ஓடாமல் இருக்கும் என்று சொல்கிற தலைவர்கள் நாட்டில் இருக்கிறார்கள். ரிப்பேர் ஒழுங்கான முறையில் அவ்வப்போது செய்யப்பட்டால்தான் பொது மக்களுக்கு சௌகரியம் இருக்கும்.

டிக்கெட்டுகள் சரியான முறையில் கொடுக்கப்படவில்லை என்று கண்டெக்டர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள். டிரைவர்கள் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்கிற வழக்குகள் இருக்கின்றன. இந்த மாதிரி ஒரு வழக்கு என்றால் 1 மாதத்திற்குள் தீர்ப்பு அளிக்க வேண்டும். வழக்கு வருடக் கணக்கில் போகிறது. நாம் அவர்களுக்கு பேசிக் பே பாதி, முழு டி.ஏ. கொடுக்கிறோம். இது எல்லாம் ஏராள நஷ்டத்தை ஏற்படுத்துகிறது. ஆகவே ஒரு வழக்கு தொடர்ந்தால் ஒரு மாதத்திற்குள் முடிவாகவேண்டும். ஒழுங்கான முறையில் டிக்கெட் கொடுக்கப்படுகிறதா என்பதைக் கண்காணிக்க டிக்கெட் எக்சாமினர்களைப் போடவேண்டும். ரயிலில் டிக்கெட் வாங்கவில்லை என்றால் பிடித்து இரட்டிப்பு சார்ஜ், பைன் போட வழியிருக்கிறது. பஸ்களில் அத்தகைய சூழ்நிலை இல்லை.

இன்னும் டைமிங் இருக்கிறதே, அதில் கவனம் இருக்க வேண்டும். 6 மணிக்கு அரசாங்க பேருந்து ஒன்று கிளம்புகிறது என்றால் 5-55-க்கு தனியார் பேருந்து புறப்படுகிறது. இருக்கிற பாசன்ஜர்களை எல்லாம் அது ஏற்றிப்போய்விடுகிறது. பின்னால் போகிற அரசாங்க பேருந்து சும்மா போகிறது. நஷ்டம் ஏற்படாது என்ன செய்யும்? ஆர்.டி.ஓ., ஆபீசில் டைம்மிங் பிக்ஸ் பண்ணுகிற

போதே நம்முடைய அதிகாரிகளும் உடன் இருந்து—முதலில் கிளம்புவது அரசாங்கப் பேருந்தாக இருக்கும்படியாக டைம்மிங்ஸ் பிக்ஸ் பண்ணவேண்டும்.

மற்ற மாநிலங்களுக்குப்போகிற நம் வண்டிகளை எடுத்துக் கொண்டால், குறிப்பாக ஆந்திராவுக்கு என்றால் நம் பேருந்துகள் அந்த மாநில எல்லையிலேயே நிறுத்தப்படுகின்றன. தனியார் பஸ்கள் உள்ளே போகின்ற காரணத்தினால், பிரயாணிகள் அந்த பஸ்களையே விரும்புகிறார்கள். இன்னும் திரும்பி வந்து இங்கே கன்வேயன்ஸ் வாங்கும்படியான துர்பாக்கியமான நிலைமை இருக்கிறது. இவற்றையும் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் பஸ்களுக்கு சர்விஸ் கார்டு இருக்கவேண்டும், அது எப்போது வாங்கியது, பாடி எப்போது பில்ட் பண்ணியது, என்ன என்ன ரிப்பேர்கள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன—என்கிற சரித்திரம் பூரா அடங்கிய சர்விஸ் கார்டு ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

அதைத்தவிர, நாமே பயிற்சி கொடுத்து டிரைவர்களை எடுப்பது என்பது சரியல்ல. நல்ல சர்விஸ் ஆனவர்களை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். டி.வி.எஸ். என்றால் 40, 45 வயதானவர்களை நட்டில் விடுகிறார்கள். எந்தவிதமான ஆபத்தும் ஏற்படவில்லை. ஆகவே மற்ற தனியார் துறையில் சர்விஸானவர்களை, ஸ்டேட் பஸ்களிலும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்து, தொழிலாளர்களுடைய நிலையை எடுத்துக்கொண்டால், —அவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்துகொடுக்கப்படவேண்டும். கூட்டுறவு முறையில் திருச்சி, கோவை, மதுரை போன்ற இடங்களில் வீடுகள் கட்டித்தரப்படவேண்டும்.

நைட் ஹால்ட் செய்கிறவர்களுக்குக் கொஞ்சம் வசதிகள் செய்துகொடுக்கப்பட்டால்தான் நிம்மதியாக உறங்கி வருவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும்.

பதவி உயர்வு கொடுக்கிறபோது சர்விஸானவர்களுக்குத்தான் கொடுக்கவேண்டும். அப்போதுதான் பொறுப்பு ஏற்படும். திறமையாக வேலை செய்வார்கள்.

வேலைக்கு வருகிற நேரத்தில் ட்யூடி பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். எந்த வண்டி வந்தாலும் ஏறிக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கவேண்டும்.

ப்ரேக் டவுன் ஆகிவிட்டால் சம்பளம், அலவன்சு இரண்டும் தனியார் துறையில் கொடுப்பதில்லை. நாம் அலவன்சு கொடுக்கிறோம். அவர்கள் பொறுப்பு இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். இதையும் பரிசீலித்தால் நல்லமுறையில் வேலைசெய்வார்கள் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

இந்த அரசாங்கம் பொதுமக்களுக்கும் பல நன்மைகளைச் செய்திருக்கிறது. விபத்து க்ஷேம நிதி, துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி என்பதாக எல்லாம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இறப்பு ஏற்பட்டால் உதவி செய்வதற்கு இது பயன்படுகிறது. குருடர்கள் அங்கஹீன மாணவர்கள் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. முன்கூட்டி டிக்கெட் வாங்கிவிட்டு ஜர்னியைக் கான்சல் செய்தால் உடனேயே பணம் கிடைக்கிறது. முன்பெல்லாம் ஓராண்டுக்குப் பிறகுதான் கிடைக்கும். இதைத்தவிர பஸ்களில் திருக்குறள் இருக்கிறது.

இன்னும் இரவு 10 மணிக்கு பஸ்கள் ஷெட்டுக்கு வந்து சேருகின்றன என்றால், அங்கே தங்க இடம் இருக்கவேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கடைசியாக சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களில் 2 பேர்களை ஏற்றிச்செல்ல அனுமதிக்கவேண்டும் என்று கோரினோம். அப்படிச் செய்வதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் இன்னும் ஆர்டர் வரவில்லை. அதற்கான உத்தரவை அனுப்பவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரிக்ஷா வாங்க ஸ்டேட் பாங்கு இப்போது ரிக்ஷா தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் கொடுக்க முன்வருகிறது. ஆனால் போலீஸ் அதிகாரிகள் பர்மிட் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். இதுபற்றி ரிக்ஷா தொழிற்சங்கம் வற்புறுத்திக்கொண்டிருக்கிறது. திருச்சி போன்ற நகரத்தில் இன்னும் அதிக ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும்.

இப்படிப்பட்ட நல்ல காரியங்களை நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் செய்துகொடுத்தால், லாபகரமாக இல்லாவிட்டாலும் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்கிற அளவுக்கு அமையும் என்று சொல்லி இந்த மானியக்கோரிக்கையை ஆதரித்து முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **திரு. கே. போஜன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது நான் என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூறவிரும்புகிறேன்.

நம்முடைய மாநில போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் 1948-இல் சுமார் 300 பேருந்து வண்டிகள் இருந்தன. இப்பொழுது 1969-70-இல், 2,064 வண்டிகள் ஆகும்.

நம் மாநில போக்குவரத்துப் பேருந்துகளுக்காக 1959-ஆம் ஆண்டு இடப்பட்ட மூலதனம் 1,802,.85 லட்சமாகும். இடப்பட்டுள்ள மூலதனம்1,802.85 லட்சமாகும். இப்போதுள்ள நம் இப்போதுள்ள நம் மாநிலத்தில் சராசரி 1,733 வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்த அளவுக்கு லாபம் வருகிறதா என்றால் கிடையாது. லாபம் இல்லாவிட்டாலும் பரவாயில்லை, பொதுமக்களுக்கு நல்ல வசதியாவது கிடைக்கிறதா என்றால் அதுவும் இல்லை.

மூலதம் குறைவாக இருந்தும்கூட 1959-60-ல் இருந்து 62, 63-64 வரை லாபகரமாக நடந்து வந்திருக்கிறது. 1964 முதல் 1970-வது ஆண்டுவரை மிகுந்த நஷ்டத்தை அரசாங்கத்திற்கு உண்டாக்கியிருக்கிறது. ஜனங்களுக்கும் அதிகமான கஷ்டத்தை உண்டாக்கி வருகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இதற்குக் காரணம் என்ன? நிர்வாகத் திறமைக் குறைதான் அடிக்கடி பெரிய விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. இவற்றை எல்லாம் தடுக்க திரு. மணி குறிப்பிட்டது போல், இதை நான்கு ஸோனுகப் (பகுதி) பிரித்து அங்கங்கே நிர்வாகம் தனித்தனியாக தனி அதிகாரிகளின்கீழ் செயல்பட வழிசெய்யவேண்டும். அப்போதுதான் நல்ல முறையில் நடக்கும் என்று கூறுகிறேன். இப்போது அரசாங்கப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்கே பொதுமக்கள் பயப்படுகிறார்கள். ஒன்று, பாதி வழியில் இவைகள் நின்றுவிடுகின்றன. இல்லையென்றால், பெரிய விபத்துக்களுக்கு ஆளாகிறது. இதற்கு ஒரு காரணம், பணிமனைக்கு அனுப்பினால் சரியான முறையில் ரிப்பேர் செய்து அனுப்புவதில்லை என்கிறார்கள். ரிப்பேர் செய்கிற ஃபோர்மென், டிரைவர்களிடம் நேரடியாக வண்டியை ஓட்டி சரிபார்த்து ஒப்படைப்பதில்லை. மேலும் சாதாரண டூல்ஸ்கள் கூட வண்டிகளில் இருப்பதில்லை. ஊட்டியில் இருந்து கோவைக்கு வருகிறபோது பார்த்தால் ஒரு வண்டி நின்று கொண்டிருந்தது. இறங்கி என்ன விஷயம் என்றால் டயர் வெடித்துவிட்டது என்றார்கள். வெடித்த அந்த டயரை கழற்றிவிட்டு அந்த ரோடில் ஒரு டயரிலேயே வரலாம் என்றாலும், அதைக் கழற்ற ஜாக்கி போன்ற டூல்ஸ் கிடையாது. ஸ்டெப்னி டயர் கிடையாது. அதோடு மட்டுமல்லாமல் பஸ் நிலையங்களில் பொதுஜனங்களுக்கு வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. பல இடங்களில் தங்குவதற்கு நல்ல வசதியில்லை. திருச்சியில் உள்ள பேருந்து நிலையத்திற்கு நான் அங்கே இரண்டு முறைகள் செல்வதற்கு வாய்ப்புக் கிடைத்தது, பிரயாணிகள் அங்கே உட்காருவதற்கு முடியாத அளவுக்கு கக்கூஸ் நாற்றம் அடித்துக்கொண்டிருக்கிறது. காரணம் சரிவரச் சுத்தம் செய்யப்படவில்லை. கேட்டால் கிணற்றுத் தண்ணீர் வரவில்லை என்று சொன்னார்கள். அங்கே கிணற்றில் சிறிய மோட்டார் பழுதுபட்டு இருக்கிறது. அதைச் சரிசெய்யவில்லை, அதன்காரணமாக தண்ணீர் வரவில்லை, மேலும் சரிவரச் சுத்தப்படுத்துவதில்லை, இதன் காரணமாகவும் அப்படி நாற்றம் ஏற்படுகிறது. இதைப் போன்ற பல நிலையங்களிலும் வசதிகள் கிடையாது. இதைச் சர்க்கார் உடனடியாகக் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்ததாக, பேருந்துகளுக்கு சரியான பேட்டரி கொடுப்பதில்லை. நான் என் கண்ணாலேயே கண்டேன். பிரயாணிகளைக் கொண்டே முண்டித் தள்ளி ஸ்டார்ட் பண்ணக்கூடிய நிலைமையைப் பார்த்தேன். பேருந்து புறப்படும் இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்குச் செல்லும்பொழுது, இடையே உள்ள நிலையங்களிலிருந்து பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பிரயாணிகள் செல்வதற்கு

1970 மார்ச் 21] [திரு. கே. போஜன்]

டிக்கட் ரிசர்வ் செய்யப்படுகிறது. முதலிலே இருந்து செல்வதற்கு (பிரயாரிட்டிக்காக) அது கொடுக்கவேண்டியதுதான் வேண்டா மென்று சொல்லவில்லை. அதற்காக 25 பைசா கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். அந்த பஸ்ஸிலே இடையே ஏறுகிறவர்களுக்கு இடம் இல்லாவிட்டால் பொது ஜனங்களுக்கு அந்தப் பணம் நஷ்டம் ஆகிறது. இப்படியே ஒவ்வொரு தடவையும் 25 பைசா என்று இழந்து கொண்டிருந்தால் மக்களுடைய கதி என்ன என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கருத்திலே கொள்ளவேண்டும். தனியார் துறையிலே இந்தத் தொழிலை நடத்துகிறவர்கள் நல்ல லாபத்தை சம்பாதிக்கிறார்கள். அநேகர் பெரிய பணக்காரர்கள் ஆகியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்திலே சகல சௌகரியங்களும் எல்லா வசதிகளும் இருந்தும் இந்தத் துறையிலே நஷ்டம் வருகிறது என்றால், அதற்கு நிர்வாகத் திறமை குறைவுதான் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அமைச்சர் அவர்கள் அதைப் போக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்குப் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்த மானியத்தை ஆதரித்து எனது கருத்துக்களைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பேருந்து வண்டிகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டு இப்பொழுது 1970-71-க்கு அறிக்கை தயாரித்திருக்கிறது. இந்த அறிக்கையிலே பார்த்தால் எந்த நிலைமையிலேயும் லாபம் என்பதைக் காணோம். ஆனால் கன்னியாகுமரியில் இருக்கக்கூடிய இனி நிலையத்திலே லாபத்தைப் பார்க்கிறோம். ஆனால் சென்னையிலே இருக்கக்கூடிய டிரான்ஸ்போர்டிலே பார்த்தால் நஷ்டத்திலேதான் ஓடுகிறது. நாற்பது லட்ச ரூபாய் நஷ்டத்தைக் காண்பித்திருக்கிறார்கள். ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பதை ஆராய்வதற்காக அரசாங்கம் ஒரு குழுவைப் போட்டிருக்கிறது. அந்தக்குழு என்ன ரிப்போர்ட்டைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த அறிக்கையிலே போடவில்லை. நஷ்டத்தைத் தவிர்க்கவேண்டும். ஒவ்வொரு ஆண்டும், முன்பிருந்து இப்பொழுது வரையில் நஷ்டத்தைத்தான் பார்க்கிறோம். நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு நண்பர் மணி அவர்கள் பேசும்பொழுது இந்த அமைச்சர் அவர்கள் வசிகரம் உள்ளவர்கள் என்று, சென்னார்கள். இதிலேயும் அவர்கள் வசிகரத்தைக் காட்டவேண்டும். நஷ்டத்தைப் போக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். கன்னியாகுமரியில் லாபத்தினைக் காண்பித்தார்கள். ஓர்க்ஷாப்பைப் பொறுத்தவரையில் இங்கே லாபத்தைக் காண்பித்து இருக்கிறார்கள். ஓர்க்ஷாப்பிலே லாபத்தைக் காண்பித்துவிட்டு அதிகமாக ஓடக்கூடிய வழித் தடங்களில் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பதை அரசாங்கம் சீர்தூக்கிப் பார்க்கவேண்டும். 1967-68-லே 26 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம், 1968-69 இல் 40 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம் என்று இப்படி ஆண்டுக்காண்டு

நஷ்டம் அதிகமாகிக் கொண்டுதான் போகிறது. ஆனால் கன்னியா குமரி கிளையைப் பொறுத்த வரையிலே 1967-68-லே 1,77,862 ரூபாயும், 1968-69-லே 4,44,3.85 ரூபாயும் லாபம் காண்பித்திருக் கிறார்கள்.

1968-ம் ஆண்டு மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் இருந்த மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1,491. 1969-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 31ஆம் தேதி வரை உள்ள மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1,651 இப்படி பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகக் காண்பிக்கப்படுகிறது. ஆனால் நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது. பொதுவாக பஸ்களின் எண் ணிக்கை அதிகமாக அதிகமாக லாபம் அதிகமாகும். ஆனால் நஷ்டம்தான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஒரு பஸ் முதலாளி முதலில் 5 பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்தால், அடுத்த ஆண்டிலே இன்னும் 2 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளக்கூடிய நிலைமைக்கு வந்துவிடுகிறான். ஆனால் நம்முடைய அரசாங்கப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரை யிலே லாபத்தைக்காணவில்லை, பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிக மாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தாலும்கூட நஷ்டத்தைத்தான் காண் பித்திருக்கிறார்கள். திருவாங்கூர்-கொச்சி அரசாங்கத்திலிருந்து 1—11—1956 அன்று எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 295. (மணியடிக்கப்பட்டது.)

இதிலே விபத்தைப்பற்றிக் கணக்குகள் சரியாகக் காண்பிக்கப் படவில்லை. கன்னியாகுமரி கிளையைப் பொறுத்தவரையிலும் 700 ஆக்சிடன்ட்ஸ் என்றும் இறந்தவர்கள் தொகை 9 என்றும் காண் பித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் சென்னையிலே விபத்துபற்றி புள்ளி விவரத்தைக் காணவில்லை. இப்படி ஒரே அரசாங்கத்தின்கீழ் வேலை செய்கிற இரண்டு இலாகாக்களிலே ஒரு இலாகாவிலே ஒரு கணக் காகவும் இன்னொரு இலாகாவிலே ஒரு கணக்காகவும் இருப்பது சரியா என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும்.

தனியார் துறை பஸ்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டிருக் கிறது. அதிலே பணியாற்றிய கண்டக்டர்களை, டிரைவர்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். எங்கள் பகுதியிலே ஏ. பி. டி. பஸ்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு ஒரு ஆண்டு ஆகிறது. வேலை கொடுக்கா மல் அந்த கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் சும்மா இருக்கிறார்கள். 10, 15 கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் சும்மா இருக்கிறார்கள். அவர்களை அரசாங்கத்திலே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்

அடுத்ததாக, டைமிங்பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பஸ்கள் பின்னாலே பின்னாலே உடனடியாக போகிற நிலைமை இருக்கிறது. 10 அல்லது 15 நிமிடங்களுக்கு உள்ளாக போகின்றன. வெளியூர் வழித்தடங்களை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால் டி.பி. கொடுத்து கேன்சல் செய்ததற்குப் பிறகு அந்தத் தனியார் துறை பஸ்கள்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி]

எந்த நேரத்திற்கு விடப்பட்டனவோ, அந்த டைமுக்குத்தான் நம்முடைய பஸ்களை மாறி மாறி விடவேண்டும். டைம் சரியாகப் போடவேண்டும்.

கண்டர்க்டர்கள், டிரைவர்கள், போடும்பொழுது தவருகப் போடுகிறுர்கள். அங்கேயுள்ள கிளார்க்குகள்தான் அதைத் தவருகப் போடுகிறுர்கள். இதையெல்லாம் மாற்றி நல்ல முறையிலே மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறளடிகளைத் தாங்கிச் செல்லுகின்ற பேருந்துகளைப் பற்றியும் அந்த இலாக்கா பற்றியும் சொல்லும்பொழுது குறுகத் தரித்த குறளைப்போன்று ஒரு சில கருத்துக்களை மட்டும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தன்னுடைய தேர்தல் அறிக்கையில் பஸ் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குவதென்றும், மேலும் மேலும் அதை விஸ்தரிப்பது என்றும் கூறியிருக்கிறது என்பதை நாம் அறிவோம். நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை இன்று எந்த அளவிற்கு அமலாக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்றால் 75 மைல் தூரத்தைத்தான் நாட்டுடைமையாக்கி இருக்கிறுர்களே தவிர, இன்னும் இந்தத் தொழிலை ஏகபோகமாக நடத்திக் கொண்டிருக்கின்ற டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். போன்ற தனியார் நிறுவனங்கள் தங்களுடைய ஏகபோகத்தை வளர்த்துக் கொண்டிருக்கின்ற நிலைமையைத்தான் காண்கிறோம். புள்ளி விவரங்களைப் பார்ப்போமாளுல், 1967-ம் ஆண்டிலே 1,638 என்ற அளவிலே இருந்த அரசுப் பேருந்துகள் 1969-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் வரையில் 2,014 ஆக உயர்ந்திருக்கின்றன. ஆனல் அதே நேரத்தில் தனியார் துறையிலே விடப்பட்டிருக்கிற போக்குவரத்து 5,681-லிருந்து 5,778 ஆக வளர்ந்திருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல. ஒரு பக்கத்திலே நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்று கூறிவிட்டு அதே நேரத்தில் தற்காலிகப் பெர்மிட்டுகளும் அதுகூட பழைய பஸ் முதலாளிகளுக்கே கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. டைமிங்ஸ் கூட அதாவது வண்டி புறப்படும் நேரங்கள் கூட அவர்கள் குறிப்பிட்ட மாதிரி தனியார் துறை பஸ்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கிற மாதிரி அவர்களுக்கு அட்ஜஸ்ட் செய்யக்கூடிய நிலைமையிலேதான் அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளும் நேரம் நிர்ணயிக்கும் நிலைமை இருக்கிறது.

இதைத்தவிர 1968-ம் ஆண்டிலே 347 ஆம்னி பஸ்கள்தான் இருந்தன. இப்பொழுது 1969-ம் ஆண்டிலே 389 ஆம்னி பஸ்கள் இருக்கின்றன. லக்சுரி கோச்சஸ் 1968-ம் ஆண்டிலே 29 தான் இருந்தன, இப்பொழுது 1969-ம் ஆண்டிலே 34 ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும், ஏராளமான ரூட்களை எடுக்கவேண்டுமென்ற நிலைமையிலே இருந்தும்கூட இப்படிப்

பட்ட பெர்மிட்கள் கொடுப்பதன் மூலமாக தனியார் துறையிலும் நீண்ட தூர பஸ்கள் இருந்துகொண்டுதான் இருக்கின்றன. அதைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும், இல்லாவிட்டால் நாட்டுடமை யாக்கும் திட்டம் ஏட்டளவிலேதான் இருக்கும். லாங் ரூட் பஸ்களை எடுப்பதின் மூலம் ஷார்ட் ரூட் கொடுப்பது பழைய ஆட்களுக்கே கொடுக்கப்படுகிறது. இதனால் சுமால் பிளிட் ஓனர்ஸ் பாதிக்கப் படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது.

எனக்கு முன் பேசிய பல உறுப்பினர்கள் நிர்வாகத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். தனியார் துறையில் பஸ் வைத்திருக்கக் கூடியவர்கள், 10 பஸ் வைத்திருக்கக்கூடியவர்கள் கூட லட்சக் கணக்கான ரூபாய் ஆதாயம் அடையும்போது ஆயிரக் கணக்கான பஸ்களை வைத்து நடத்தும் பொதுத் துறையில் எப்படி நஷ்டம் வருகிறது என்பதை என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. கேரளாவில்—கேரளாவை உதாரணத்திற்குக் காட்டுகிறேன் என்று எடுத்துக் கொள்ளவேண்டாம் ; திரு. எம். எஸ். மணி அவர்கள்கூட கேரளாவை ஒருசில விஷயங்களுக்கு உதாரணமாகக் காட்டினார்கள். 6½ கோடி ரூபாய் மூலதனத்தில் நடத்தப்படுகின்ற பஸ் போக்குவரத்தில் 60 லட்சம் ரூபாய் லாபம் 1966-67-ல் கிடைத்திருக்கிறது. அவர்கள் தொழிலாளர்களுக்குப் போனஸ் கொடுக்கிறார்கள்; அரசாங்கத்திற்கு வருமான வரியாக 36 லட்சத்திற்கு மேல் கொடுக்கிறார்கள். இரண்டரை லட்சம் மக்களுக்கு கன்செஷன் பாஸ் வழங்குகிறார்கள். இவ்வளவு கொடுத்தும் அங்கே லாபம் வந்திருக்கிறது. இங்கே அதைப்போல் இரண்டு மடங்கு மூலதனம், அதாவது 12 கோடி ரூபாய் மூலதனம் போட்டுவிட்டு 61 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம், 40 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று வருகிறது. நஷ்டம் குறைகிறது என்று திருப்தியடையலாமே தவிர, லாபத்தைக் கண்டு பிடிக்கும் சூழ்நிலை இல்லை என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இதற்கு அடிப்படையான காரணம் எங்கே இருக்கிறது? நிர்வாகத்தில் இருக்கக்கூடிய கோளாறுதான் இதற்குக் காரணம். உதாரணத்திற்குப் பல விஷயங்களைக் கூற முடியும். கடந்த பட்ஜட் கூட்டத்தில் பேசும்போதுகூட பல ஆலோசனைகளைக் கூறினோம். 2,064 பஸ்களில் எவ்வளவு பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்று பார்க்க வேண்டும். கால்வாசியில் இருந்து பாதி வரை பஸ்கள் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. 'நாட் ரன்' என்று போடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆட்கள் இல்லை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லை, ஹார்ன் இல்லை, பல்ப் இல்லை என்ற காரணம் கூறி ஓடாமல் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. இவைகளை எல்லாம் பழுது பார்க்க உடனுக்குடன் நடவடிக்கை எடுத்தால் நல்ல முறையில் காரியங்களைச் செய்தால் 2,064 பஸ்களும் திறமையாக ஓடக்கூடிய அளவுக்கு நிலைமைகள் எற்படும். இதுதான் அங்குள்ள ஒரு கோளாறு.

1970 மார்ச் 21] [திரு. சி. கோவிந்தராஜன்]

இன்று தனியார் பஸ்களே தேவலை என்று பொதுமக்கள் சொல்லும் அளவுக்கு நிலைமைகள் இருக்கின்றன இங்கிருந்து நாகப்பட்டினத்திற்கோ, தஞ்சைக்கோ டிக்கட் வாங்கினால் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் செல்ல முடியாத நிலை இருக்கிறது. வழியில் பல இடங்களில் பிரேக் டவுன் ஏற்படுகிறது. அவை உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுவதில்லை. வண்டிகள் கண்டிஷனில் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றனவா என்று பார்த்தால் இல்லை. பஸ்ஸுக்குள்ளே போகும் போது தூசுகள் வருகின்றன. நாற்றம் கூட வருகிறது. பெட்ரோல் நாற்றத்தைப் பற்றிச் சொல்லவே வேண்டியதில்லை. இரண்டு கிளீனர்கள் ஒரு இரவில் 40 பஸ்களை க்ளீன் செய்ய வேண்டும். அவர்கள் மேலோட்டமாக க்ளீன் செய்வதால் பஸ்ஸுக்குள்ளே உட்கார்ந்திருக்கும்போதே தூசுகளை வாரி அடிப்பதைப் பார்க்க முடியும்.

வள்ளுவர் அடக்கத்தைப் பற்றிக் கூறியிருக்கிறார். நம்முடைய பஸ்களில் நாம் அடங்கி ஒடுங்கித்தான் இருக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் வள்ளுவரின் மொழிகள் எழுதப்பட்டிருக்கின்றன போலும்! கை, கால்களைக்கூட நீட்ட முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

நிர்வாகக் கோளாறுகளைப் பற்றிக் கடந்த ஆண்டு நான் பேசும் போது கூறினேன். ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் போடக்கூடிய எண்ணெய்க்குத் தனித்தனியாகக் கணக்கு வைக்க வேண்டும், கொடுக்கக்கூடிய ஸ்பேர் பார்ட்சுக்குத் தனிக் கணக்கு வைக்க வேண்டுமென்று சொன்னேன். இப்பொழுது இது கிடையாது. அரசுப் போக்குவரத்தின் ஸ்பேர் பார்ட்சை வெளியில் இருக்கக் கூடியவர்கள் வாங்கக் கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ரிட்ரிடிங் செய்வது தனியாரிடம் கொடுக்கப்படுகிறது. அடிக்கடி இலாகா டைரக்டர், ஜாயின்ட் டைரக்டர் மாற்றப்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்று புரியவில்லை. குறைந்த பட்சம் ஒரு டைரக்டர் ஓராண்டுக் காலமாவது இருந்தால்தான் பிராப்ளத்தைப் புரிந்து கொள்ளும் நிலைமை ஏற்படும். மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை அவர்களை மாற்றும் காரணம் என்ன என்று புரியவில்லை.

முன்னால் இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்றிருந்த அமைச்சர் ஓராண்டுக் காலத்தில் இரண்டு கோடி ரூபாய் ஆதாயத்தைக் காட்டுவதாகச் சொன்னார். இந்த இலாகாவை அவரிடத்தில் இருந்து முதலமைச்சர் பறிக்கவில்லை என்றும், அவரே விட்டு விட்டுச் சென்றதாகவும் கூறினார்கள். இந்த பட்ஜட் கூட்டத்தில் இரண்டு கோடி ரூபாய் ஆதாயத்தை எங்கே என்று கேட்பார்களே என்று பயந்துதான் அவர் விட்டு விட்டு ஓடிவிட்டார் என்று கருதுகிறேன்.

தொழிலாளர் நிலை பற்றிச் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இப்போது இந்தத் துறையின் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டுள்ள மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் இந்தத்

துறைக்கு ஒத்துழைக்க வேண்டுமென்றும், தொழிலாளர் தலைவர்கள் தங்களுடைய மேலான ஆலோசனைகளைக் கூறவேண்டுமென்றும் கூறியுள்ளார். அதற்காக நன்றி. கடந்த காலத்தில் தொழிலாளர் விரோதக் கொள்கை படைத்த ஒருவர் இதற்கு அமைச்சராக இருந்தார். அவர் நீங்க வேண்டும், இந்த இலாகாவை விட்டுப் போக வேண்டுமென்று நாங்கள் கோரினோம். அவர் நீங்கிவிட்டார். அதற்காக முதலிலே நன்றி.

இப்போது தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளர் பிரச்சினைகள் தீர்க்கப்படவில்லை. இரண்டாவது கிரேடு கண்டக்டருக்கு இங்கு 70 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது; கேரளாவில் 110 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது; ஆந்திராவில் 100 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. இவர்களுக்குத் தண்டனைகள் அதிகமாகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. பொத்தான் போடவில்லை, காலணிகள் போடவில்லை என்பதற்கெல்லாம் கடுமையான தண்டனைகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. மூன்று, நான்கு மாத காலம் சஸ்பென்ஷனில் வைக்கிறார்கள். மத்திய ஊழியர்கள் 1968-ல் வேலை நிறுத்தத்தின் காரணமாக வேலை இழந்த தொழிலாளர்களை வேலைக்கு மறுபடியும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று திராவிட முன்னேற்ற கழக பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் மத்திய அரசிடம் திருப்பித் திருப்பிக் கூறினார்கள். ஆனால் இங்கே 1964-ல் வேலை நிறுத்தம் செய்தபோது நீக்கப்பட்ட தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கும் திருப்பி எடுத்துக் கொள்ளப்படாத நிலை இருக்கிறது. (மணி அடிக்கப்பட்டது).

திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, தலைநகர போக்குவரத்து வசதிகளைப் பற்றி என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். நம்முடைய நாட்டிலே சென்னை நகரப் போக்குவரத்து மிக மிக அவசியமானது; பொதுமக்களுடைய சவுகரியம் மேம்படத்தக்க அளவுக்கு அது அமைக்கப்பட வேண்டும். இன்றையதினம் டாக்சிகளும், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களும், சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களும், மனிதர் இழுக்கும் ரிக்ஷாக்களும் பொதுமக்களுக்கு ஓரளவு உபயோககரமாக இருக்கின்றன. இதிலே டாக்சி, ஆட்டோ வண்டிகளை எல்லாம் நாம் எந்த அளவுக்கு நல்லபடியாக ஒழுங்கு படுத்துகிறோமோ அந்த அளவுக்குப் பொதுமக்களுக்கு அதிக வசதி எற்படும். சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரை சுமார் 3,500 டாக்சிகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இரண்டு மாதத்திற்கு முன்பு வரை 198 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன; இப்போது புதிதாக 200 பர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. விரைவில் 400 வரை பர்மிட்டுகள் கொடுப்பதாக குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆக, இந்த வாகன வசதிகள் போதுமானவையா என்று கேட்டால் போதாது என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். கோவை போன்ற நகரங்களிலே, பெங்களூர் போன்ற வெளி ராஜ்ய நகரங்களிலே பார்த்தால் வாகனங்கள் பன்மடங்கு அதிகமாக இருப்பதைப் பார்க்கலாம்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. எ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

அதே மாதிரி தலைநகராகிய சென்னையில் அதிகமான வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதன் மூலந்தான் பொதுமக்களுக்கு நல்ல சவுகரியத்தைச் செய்து கொடுக்க முடியும்.

டாக்சி, ஆட்டோ தொழிலில் பத்தாண்டுகளுக்கு முன்பு அவ்வளவு ஒழுங்கான நிலைமை இல்லாமல் இருந்தது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் அந்தத் தொழிலாளர் இயக்கங்களில் பங்கு பெற்ற பிறகு தொழிற் சங்கங்கள் மிக நல்ல முறையில் இயங்கி வருவதோடு தொழிலாளர்களுக்கே வண்டி வாகனங்கள் உடைமையாக்கத்தக்க அளவுக்குச் சில திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டு செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் இந்த யூனியன்களில் தலைவர்களாக வந்த பிறகு அனாவசியமான வேலை நிறுத்தங்கள், அடிக்கடி பொதுமக்களுக்குத் தொல்லை கொடுப்பது போன்ற சங்கடங்கள் எல்லாம் ஓரளவு குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இந்தத் தொழிலுக்குள்ளே புகுந்து குழப்பம் செய்யத்தக்க அளவுக்கு காங்கிரஸ்காரர்கள் சிலபேர் புதிய தொழிற்சங்கத்தை ஆரம்பிக்க முயற்சிப்பதாகத் தெரிகிறது. அருமை நண்பர் மார்ட்டின் அவர்களும், வினாயகம் அவர்களும் அதிலே ஈடுபட்டு முயற்சிக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அந்த மாதிரி தொழிற்சங்க வேலைகளில் ஈடுபடுவது நல்லதல்ல என்று நான் நினைக்கிறேன். அவர்களுடைய தலைவர் அவர்களுடைய கட்சிக்கு ஆட்களைச் சேர்ப்பதற்காக தொழிற்சங்கத்தைப் பயன்படுத்தி ஆள் சேர்க்க நினைக்கிறாரோ என்று தெரியவில்லை. இருந்தாலும் அவர்கள் வக்கீலாக இருப்பதால் ஒரு வேண்டுகோள் விடுக்க விரும்புகிறேன். அவர்கள் எல்லாம் தொழிலாளர்களுக்காக ஆஜராகத் தயாராயிருந்தால் நான் அவர்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்வேன் என்பதை தங்கள் மூலம் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்தத் தொழிற்சங்கத்தில் ஒரு சின்ன மாறுதல் செய்ய வேண்டும். இன்றைய நிலைமைகளில் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு பாதுகாப்பும் இல்லை. இன்று வண்டி ஓட்டுகிறவர்களுக்கு நாளைக்கு அந்த வண்டி கிடைக்குமா என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. அதற்குக் காரணம் இந்தத் தொழில் துறையில் அடிப்படைச் சம்பளம், வேலை நிர்ணயம் போன்றவை கிடையாது. அதற்காக இந்த அரசு சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும். சென்னை நகரில் டாக்ஸியை இன்னார்தான் ஓட்டவேண்டும் என்று வரையறை செய்யவேண்டும். அப்படி வரையறை செய்வதில் கஷ்டமொன்றுமில்லை. இப்போது டூரிஸ்ட் டாக்ஸிகளை இன்னார் இன்னார்தான் ஓட்டவேண்டும், மற்றவர்கள் யாரும் ஓட்டக்கூடாது என்று வரையறை செய்யப்பட்டு தனி பாட்ஜ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதுமாதிரி டாக்ஸிகளையும் இன்னார் இன்னார்தான் ஓட்டவேண்டும் என அறுதியிட்டு ஒரு முறையை வகுத்துக்கொடுக்கவேண்டும். இல்லாமல் யார் வேண்டு

மானாலும் டாக்ஸி ஓட்டலாம் என்ற முறை இருக்குமானல் இதில் புகக் கூடாதவர்கள் கூட புகுந்து இதிலுள்ள ஒழுங்கு முறைகளைக் கெடுத்துவிடுவார்கள். பத்து நாட்களுக்கு முன்பு நான் ஒரு வண்டியில் ஏறிக்கொண்டு மவுண்ட் ரோடு போஸ்டாபீசுக்குப் போ என்று சொன்னபோது அந்த ட்ரைவருக்கு அந்த இடம் தெரிய வில்லை. அவர் இந்த ஊருக்குப் புதிது, அன்றுதான் வண்டியை எடுத்திருக்கிருர். அந்தமாதிரி ஆள்கள் கையில் டாக்ஸியைக் கொடுப்பது தவறு. அதோடு அப்படிக் கொடுப்பதன் மூலம் ஏற் கனவே இந்தத் தொழிலில் இருக்கிறவர்கள் பாதிக்கப்படுகிருர்கள். ஆகவே டாக்ஸியை இன்னர் இன்னர்தான் ஓட்டவேண்டும் என்று வரையறுக்கும் விதத்தில் ஒரு சட்டத்தை அல்லது ஒரு முறையை ஏற்படுத்தவேண்டும்.

அடுத்து, அவர்களுக்கு டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களைப் போல் இவ்வளவு சம்பளம், இவ்வளவு அலவன்ஸ் இவ்வளவு நேரம் தான் வேலை பார்க்கவேண்டும் என்ற முறையை ஏற்படுத்த அரசு முன்வரவேண்டும். அதைக் கொண்டு வந்துவிட்டால் தனியார் அந்த டாக்ஸி தொழிலை நடத்தாமல் அந்த வண்டி ஓட்டுகிற வனுக்கே அது சொந்தமாகும் நிலை ஏற்படும். பம்பாயில் வண்டி ஓட்டத் தெரிந்தவர்களுக்குத்தான் பெர்மிட் கொடுப்பது என்ற முறை இருந்துவருகிறது. அது மாதிரி தமிழகத்திலும் கொண்டு வருவார்களேயானல் வண்டி ஓட்டுகிறவனுக்கு தான் சொந்தம் என்ற நிலைமை ஏற்படும். அப்படி ஒரு நிலை ஏற்பட்டு விட்டால் வேலை நிறுத்தம், மற்றபடி ஒழுங்கீனங்கள் நடப்பது போன்ற காரி யங்களில் யாரும் ஈடுபடமாட்டார்கள். ஆகவே இந்த இரண்டு காரியங்களையும் உடனடியாகச் செய்யவேண்டும். அதை இந்த அரசு செய்யும் என்பதில் சந்தேகமில்லை.

காரணம், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர்கள் ஈடுபட்ட தன் பலனக நமது அமைச்சர் என்.வி.என். அவர்கள் முன்பு அந்த யூனியன் தலைவராக இருந்தார்கள். அவர்கள் ஒரு கூட்டுறவுச் சங்கத்தை ஆரம்பித்து அந்தச் சங்கத்தின் சார்பாக 26 டாக்ஸிகள் ட்ரைவர்களுக்கு சொந்தமாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப் போது நான் யூனியன் தலைவராக இருக்கிறேன். இந்த யூனியன் சார்பாக ஆட்டோ ரிக்ஷா தொழிலாளர்களுக்காக ஒரு சொஸைட்டி அமைக்கப்பட்டு அதன் சார்பாக 75 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் கொடுக்க நமது அரசு முன் வந்திருக்கிறது.

அடுத்து, போலீஸ் தரப்பிலிருந்து தொழிலாளிகளுக்கு பல தொல்லைகள் கொடுப்பதாகக் கருதுகிருர்கள். அந்த எண்ணத்தை சிறிது மாற்றியமைக்கவேண்டும். இல்லாவிட்டால் இடையில் காங்கிரஸ் தொழிற்சங்கம் அல்லது வேறு யாராவது புகுந்து தொழி லாளர்களின் மனதைக் கெடுத்து அவர்களை தவருன பாதையில் அழைத்துச் செல்ல இடம் ஏற்படும்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

இன்று டிரைவர்கள் "நோ பார்க்கிங்" ப்ளேஸ்களில் வண்டிகளை நிறுத்தினார்கள் என்று வழக்குகள் வருகின்றன. அதோடு ஓவர் ஸ்பீடில் போனார்கள் என்றும் வழக்குகள் வருகின்றன. இவை தவிர்க்கப்படவேண்டும். நோ பார்க்கிங் இடத்தில் வண்டியை நிறுத்தியிருந்ததால் வழக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது என்று போலீஸார் சொல்கிறார்கள். சென்னை நகரில் மொத்தம் 120 டிவிஷன்ஸ் இருக்கின்றன. ஆனால் வண்டிகளை நிறுத்த மொத்தம் 56 ஸ்டான்டுகள்தான் இருக்கின்றன. ஆகவே மீதியிடங்களில் வண்டிகளை நிறுத்துகிறார்களே என்று வழக்கு போடுவது நியாயமானதும் அல்ல, அது சரியானதும் அல்ல. சென்னை நகரைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு டிவிஷனுக்கு ஐந்து பார்க்கிங் ப்ளேஸஸ் என்ற வகையில் 120 டிவிஷன்களுக்கு ஒரு 600 பார்க்கிங் ப்ளேஸஸ் வைத்து அதன் பிறகும் நோ பார்க்கிங் ப்ளேஸில் வண்டியை நிறுத்தினால் அவர்களை சார்ஜ் செய்யவேண்டுமே தவிர அதுவரையில் இப்படி நோ பார்க்கிங் ப்ளேஸில் வண்டியை நிறுத்துவதற்காக வழக்குகள் தொடருவதை தயவுசெய்து நிறுத்தி விட வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, ஓவர் ஸ்பீடில் சென்றார்கள் என்று டிரைவர்கள் மீது வழக்குகள் தொடரப்படுகின்றன. வெளிநாடுகளில் குறைந்த வேகத்தில் போனால்தான் சார்ஜ் செய்கிறார்கள். வேகமாகப் போவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படலாம் என்ற காரணத்திற்காகத்தான் இந்த முறை கையாளப்பட்டாலும் கூட அப்படி வேகமாகப் போவதற்குக் காரணம் டிரைவர் மட்டுமல்ல. சட்டசபை உறுப்பினர்கள் சட்டசபைக்கு வரும்போது வண்டியை வேகமாக ஓட்டு என்று சொல்கிறார்கள். அதேபோல் வண்டியில் செல்கிறவர்கள் அவசரப்பட்டு வண்டியை வேகமாகச் செலுத்தச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே டிரைவர் மீது ஓவர் ஸ்பீடிங் என்பதற்காக வழக்குகள் போடுவதையும் நிறுத்தவேண்டும். இந்த இரண்டு காரியங்களையும் செய்துவிட்டால் டிரைவர்களின் பிரச்னை பெரும்பாலும் தீர்ந்துவிடுகிறது. ஆகவே அவற்றைச் செய்யவேண்டும்.

அதோடு பெட்ரோல் விலை இந்திய ராஜ்யத்திலேயே நம் ராஜ்யத்தில் இருப்பதைப்போல் உயர்ந்த விலை வேறு எங்கும் கிடையாது. காரணம், மத்திய அரசின் வரி பத்து பைசா என்பதோடு ராஜ்ய வரி இரண்டு பைசாவும்சேர்ந்து இன்று பெட்ரோல் லிட்டருக்கு 1-16 என்றவிலையில் விற்கிறது. முன்பு லிட்டருக்கு 84 பைசா என்றிருந்தபோது என்ன டாக்ஸி கட்டணம் வசூலிக்கப்பட்டதோ அதுதான் இன்றும் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஒரு டாக்ஸிக்கு ஆரம்பக் கட்டணம் 75 பைசா என்று இருக்கிறது. ஆட்டோ ரிக்ஷாவிற்கு ஆரம்பக் கட்டணம் 35 பைசா என்றிருக்கிறது. ரெயிலில் இருந்து ஒருவர் இறங்கினால் இறங்கியவுடனே டிரைவர் எங்கே போக வேண்டும் ஸார் என்று கேட்கிறார். காரணம், அவர் அசோக் ஹோட்டலுக்கோ அல்லது எவரெஸ்ட்டுக்கோ போய் இறங்கினால்

70 பைசா தான் வரும். ஆகவே கூடுதல் வராதா என்ற எண்ணத்தில்தான் கேட்கிறார் டிரைவர். ஆகவே டாக்ஸிக்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தையும், ஆட்டோவிற்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தையும் உயர்த்தி மீதியிருப்பவை அப்படியே இருக்கட்டும் என்ற முறையில் செய்யவேண்டும். அப்போது டாக்ஸிக்காரர்கள் நான் வரமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்களே என்ற குறை பொது மக்களுக்கு இருக்காது. ஆகவே டாக்ஸிக்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தை 70 பைசாவிலிருந்து ரூ. 1 என்றும், ஆட்டோ ரிக்ஷாவிற்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தை 35 பைசாவிலிருந்து 50 பைசா என்றும் உயர்த்த வேண்டும். அதையும் இந்த அரசாங்கம் செய்யவேண்டும்.

சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தம் 26,000 வாகனுதிகள் இருப்பதாக சம்பத்தில் சர்வே எடுத்திருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறையில் நல்லமுறையில் நிர்வாகம் நடைபெற்றுவருகிறது. ரோட் ஸேப்டி வீக் என்றெல்லாம் போட்டு மக்களுக்கு நல்லமுறையில் பாடங்களைப் புகட்டி வருகிறார்கள். இருந்தாலும் இப்போது இருக்கும் ஸ்டாப் போதாது. அதை இன்னும் சிறிது அதிகப்படுத்தவேண்டும். மேல் நாடுகளை எடுத்துக் கொண்டால் ஒரு விபத்து என்றால் உடனே பறக்கும் படை மோட்டார் பைக்கில் வேகமாக அந்த இடத்திற்குச் செல்வார்கள். அதில் வயர்லஸ் போன்ற வசதிகள் எல்லாம் இருக்கும். நம் நாட்டிலும் அம்மாதிரி சாதனங்கள் இருக்கும்படியான விதத்தில் அத்தகைய சாதனங்களை இங்கும் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படவேண்டும்.

ஸைக்கிள் ரிக்ஷாவைப் பற்றி மட்டும் ஒரு வார்த்தை கூறிக் கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். ஸைக்கிள் ரிக்ஷா பற்றி மணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். சென்னை நகரில் அவை அதிகமாக இருக்கின்றன. ஸைக்கிள் ரிக்ஷாவை ஓட்டுவதில் கஷ்டம் இருக்குமானால்—ரூ. 600 அல்லது ரூ. 700 இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்—ஒரு மோட்டாரை அதோடு ஃபிக்ஸ் செய்துவிட்டால் அது தானகவே ஓடுகிறது. இப்போது பாங்குகள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு அவர்களுக்கும் கடன்கள் வழங்க வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே இந்த சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களில் மோட்டாரைப் பொறுத்துவதற்கு பாங்குகளோ அல்லது அரசாங்கம் மூலமாகவோ கடன் கொடுத்து அதைச் செய்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யலாம். அப்படிச் செய்தால் மக்களுக்கும் சௌகரியமாக இருக்கும்.

டாக்ஸி, ஆட்டோ ரிக்ஷா இவற்றிற்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டும். நோ பார்க்கிங் ப்ளேஸஸில் நிறுத்துவதற்காகவும், ஓவர் ஸ்பீடில் செல்கிறார்கள் என்பதற்காகவும் தொடரப்படுகிற வழக்குகள் நிறுத்தப்படவேண்டும். அப்போதுதான் தொழிலாளர்கள் கட்டுப்பாடாக இருப்பார்கள், ஸ்ட்ரைக் என்பது நடக்காது, இடையில் புகுந்து ஏதாவது செய்யலாமா என்று நினைக்கும் எதிரிகளின் நினைப்பு நடக்காமல் போகும்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

திரு. மார்டின் அவர்களும், திரு. விஞயகம் அவர்களும் தங்கள் வாதத்திறமையை தொழிலாளர்களுக்காகத் தருவார்களேயானல் தினசரி பத்து டிரைவர்களை நான் அவர்களிடம் அனுப்பத் தயாரா யிருக்கிறேன். இந்த டாக்ஸி, ஆட்டோ சம்பந்தமான வழக்குகளை மூன்று, நான்கு கோர்ட்டுகளில் விசாரிக்காமல் அதற்கு தனியாக ஒரு கோர்ட் என்று வைத்து விசாரிக்கப்படுமானல் ஆஜராகும் வக்கீல்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும், தொழிற்சங்க ரீதியில் போய் வாதாடுவதற்கும் வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கி. தீர்த்தகிரி கவுண்டர்: தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது என் கருத்துக்களைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்று நம்முடைய மாநிலத்திலே போக்குவரத்துத் துறை, சர்க்கார் துறை என்றும், தனியார் துறை என்றும் இரண்டு துறை களாக இயங்கி வருவதை நாம் எல்லோரும் நன்ருக அறிவோம். உறுப்பினர்கள் இதுவரையிலும், சர்க்கார் துறையிலே நிர்வாகம் இயங்கக்கூடிய முறைகளையெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னர்கள். சர்க்காரின் விவரப்படி 1963-64-லேயிருந்து, நடப்பு ஆண்டுவரை யிலும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் புள்ளிவிவரங்களைப் பார்த்தால் நஷ்டக் கணக்குதான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு சர்க்கா ரிலே சொல்லக்கூடிய காரணங்கள், பஞ்சப்படி உயர்வு இன்னும் மற்ற வாகன வசதிகள், மனைக்கட்டுகள் பணிமனை போன்ற செலவு கள் அதிகரித்திருப்பதால் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாகக் குறிப்பிடு கிறர்கள். அதே சமயத்தில், தனியார் துறையின் நிலைமை என்ன என்பதையும் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இந்த பட்ஜெட்டிலே தனியார் துறைக்கு அதிகப்படியான வரிவிதிப்பு கொடுக்கப்பட் டிருக்கிறது. தனியார் துறைக்கு இலாபம் வருவதாகக் கருதித் தான் அரசாங்கம் அவர்களுக்கு வரி அதிகமாக விதித்திருக்கிறர்கள் என்று கருதிக்கொண்டிருக்கிறர்கள். தனியார் துறைக்கு 1965-லே தான் 10 ரூபாய் ஒரு காலாண்டுக்கு வரியை உயர்த்தினர்கள். சென்ற ஆண்டு பட்ஜெட்டிலே அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறைக் கும், தனியார் துறைக்கும் மோட்டார் வாகன சட்டத்தின்கீழ் பலதரப்பட்ட வரிகளைக் கூட்டினர்கள். இப்பொழுது காலாண்டு வரியை உயர்த்திருக்கிறர்கள்.

அதோடு மட்டுமல்ல, மோட்டார் வாகன உறுப்புகளுக்கு, மோட்டார் வாகனங்களுக்கு உபயோகிக்கும் இயந்திர சாதனக் கருவிகளுக்கும் மற்றும் அதற்கு உபயோகிக்கக்கூடிய எண்ணெய் போன்ற பொருள்களுக்கும் வரியை அதிகமாக சர்க்கார் உயர்த்தி யிருக்கிறர்கள். இந்த வரிவிதிப்பு உயர்வினல் யார் பாதிக்கப்படு வார்கள் என்பதை அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் சொள்ளுகிறேன். சர்க்கார் துறையையும், தனியார் துறை யையும் எடுத்துக்கொண்டால், இன்றைய தினம் நம்முடைய

மாநிலத்திலே சர்க்கார் துறை நடத்தும் பஸ்களைக்காட்டிலும், தனியார்துறை நடத்தும் பஸ்கள் நல்லமுறையிலே இயங்கி வருவதை எல்லோரும், எல்லா அங்கத்தினர்களும், எல்லாத் தரப்பு அங்கத்தினர்களும் ஒப்புக்கொள்வார்கள். நண்பர் திரு. மணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், சர்க்கார் துறை போக்குவரத்து, தனியார் துறை போக்குவரத்துக்கு முன்னோடியாக இருக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். என்னுடைய அனுபவத்திலும் சொல்லுகிறேன், மற்ற அங்கத்தினர்களும் அனுபவத்தில் கண்டிருக்கலாம், சர்க்கார் பஸ் முன்னே சென்றாலும்கூட, தனியார்துறை பஸ் பின்னே சென்றால் அதிலேதான் பெரும்பாலான பயணிகள் இருப்பதைப் பார்க்க முடியும். அதற்கு என்ன காரணம் என்றால், சர்க்கார்துறை பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்வது என்றால் வண்டிகள் சரியாக இல்லை. புகைபோனால் பெரும் நிவிபத்து மண்டலம் போல் போய்க்கொண்டிருக்கிறது, வாகனங்கள் சுத்தமாக இருக்காது, சீட்டுகள் நன்றாகயிருக்காது, வண்டிகள் ஒழுங்காக இருக்காது, ஒரு மைல் தூரத்திற்குச் சத்தம் கேட்கும். இப்படியாக அந்த வண்டிகளின் நிலைமை நன்றாகயில்லை.

திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்கள் ஓவர் ஸ்பீட் பற்றிக் கேட்டார்கள். அந்த வண்டிகளிலே உட்கார்ந்தால் எவ்வளவு வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள் என்பது பொதுமக்களுக்குத் தெரியும். சர்க்கார் துறை பஸ்களில் சாதாரண பஸ்கூட வேகமாகச் செல்லுகிறது என்று பொதுமக்கள் மத்தியில் எண்ணம் வளர்ந்திருக்கிறது என்பதைச் சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

நிர்வாகத்தை ஒழுங்குபடுத்தி, நஷ்டத்தை ஈடுகட்ட வேண்டும். வருவாயைப் பெருக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி ஆராய வேண்டும். பஸ்களை அதிகமாக விடுவது, பஸ்களை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்றால் லாபகரமாக உள்ள ரூட்டுகளை ஆக்குவது போன்ற காரியங்களைச் செய்யவேண்டும். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள ரூட்டுகளைத் தேசியமயமாக்குவது என்று சர்க்கார் ஒரு கொள்கையை வைத்திருப்பது சரியல்ல, சரியாக இருக்க முடியாது என்பதைச் சர்க்காரின் கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் பல ரூட்டுகளிலே லாபமாக இல்லை. இந்தப் புள்ளி விவரங்களும். சர்க்காருக்கு வருமானமில்லாமல் பல ரூட்டுகளை சென்னை நகரிலே நிறுத்தியிருப்பதாக அறிக்கையில் இருக்கிறது. ஆகவே, லாபகரமாக இயங்கவேண்டுமென்றால், அந்த ரூட்டில் எவ்வளவு வருமானம் வரும், போக்குவரத்து வசதியிருக்கிறதா? எத்தனை பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்று சர்வே செய்து போக்குவரத்தைச் செய்துகொடுப்பதுதான் நல்ல காரியமாக இருக்கும்.

இன்றையத்தினம் போக்குவரத்தில் ஒரு மைலுக்கு 1¼ ரூபாய்க்குக் குறைந்த வருமானம் வந்தால், அது சர்க்கார் துறையாகயிருந்தாலும் சரி, தனியார் துறையாக இருந்தாலும் சரி அது

1970 மார்ச் 21] [திரு. தி. தீர்த்தகிரி கவுண்டர்]

லாபகரமாக இருக்க முடியாது, நஷ்டமாகத்தான் இருக்கும். அதைச் சர்க்கார் கவனத்தில் எடுத்துக்கொண்டு, அந்தத் துறையில் லாபம் காண்பதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். ஏனென்றால் சர்க்கார் துறைகளில் எடுத்துக்கொண்டால் பல துறைகளிலே நஷ்டமாக இயங்குகிறது. சர்க்கார் துறையாக இருந்தாலும் சரி, தனியார் துறையாக இருந்தாலும் சரி லாபமில்லாமல், லாபமில்லாவிட்டாலும் நஷ்டம் வராமல் பாதுகாக்கப்படவேண்டும். அந்த நஷ்டத்தை ஈடு செய்ய சர்க்கார் பலதரப்பட்ட வரிகளை விதிக்கிறார்கள். விவசாயத் துறையிலே வரி விதிக்கிறார்கள், விற்பனை வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் கவனத்திற்கொண்டு, மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களும், மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்களும் இப்பொழுது இங்கு இல்லையென்றாலும்கூட, மற்ற அமைச்சர்கள் இருக்கிறார்கள். வரியைக் குறைப்போம், வசதியை பெருக்குவோம் என்று சொன்னார்கள் அந்த நிலையை கருத்திற் கொண்டு இன்றைக்கு யார் வரியைத் தாங்கக்கூடியவர்கள் என்று பார்த்து விதிக்க வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்று அங்கத்தினர்கள் பேசுகிறார்கள். நிர்வாகத்திற்கும் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும், தொழிலாளர்களுக்கும் ஆக்கமும் ஊக்கமும் தர வேண்டும். அதனால் இந்தத் தொழிலை நசுங்காமல், நல்லமுறையில் வளர்வதற்கு அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

விற்பனை வரியில் இன்றைய தினம் சர்க்கார் விதித்திருப்பது 5 இலட்சம் ரூபாய்க்குமேல் வியாபாரம் செய்யக் கூடியவர்களுக்கு சர்சார்ஜ் விதித்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு தொழில் துறையிலே இயங்கக்கூடியவர்களுக்கு, பஸ்களுக்கு வேண்டிய உறுப்புக்களை வாங்க வேண்டுமென்றால், சர்சார்ஜை வாங்கக்கூடியவர்களிடம் வசூலிக்கிறார்கள். ஆகவே, பஸ்களை நடத்தும் தனியாருக்கு பலதரப்பட்ட வரிகளும் இன்றையத்தினம் சுமையாக ஏறிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவர்கள் வாங்கும் உபகரணங்களுக்கு வரி ஏற்றப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற வாகனங்களுக்கு வரி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. மற்றும் அன்றாடம் உபயோகிக்கும் பொருள்களுக்கும் வரி உயர்வு ஏற்பட்டிருக்கிறது. மற்றபடி டயர்கள் போன்றவைகளுக்கும் வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வளவு சுமையும் இன்றையத்தினம் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், இந்தத் தேசத்திலே நம்முடைய மாநிலத்திலேதான் போக்குவரத்துத்துறைக்கு அதிகமாக வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். மற்ற மாநிலங்களில் இந்த அளவுக்கு வரி இல்லை.

தனியார் துறையில், நம்முடைய மாநிலத்திலேயுள்ள போக்குவரத்து வசதி, மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் பஸ்கள் நல்லமுறையில் இருக்கின்றன. பஸ்ஸில் உட்கார்ந்தால் அங்கத்தினர்களுக்கிருக்கும் குஷன் சோபா போல் சீட் இருக்கிறது. அங்கத்தினர்கள் ஆழ்ந்து தூங்கும் முறையிலே சுகமாகப் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். அந்த அளவுக்குத் தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத்துறையில், தனியார் துறையினர் சிறப்பாக நடத்துகிறார்கள். பொது மக்களுக்கு நல்லமுறையில் அந்தத் துறை இயங்கி வருகிறது. அதற்காக சர்க்கார் அந்தத் துறைக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

இன்றையத்தினம் விதிக்கப்பட்டிருக்கும் வரியானது, பொன் முட்டையிடும் வாத்தைக் கொல்லுவதுபோல் இருக்கிறது. ஏனென்றால், தொழில் நடத்தக்கூடியவர்களுக்குப் பாதுகாப்பும், அவர்களுக்கு ஆக்கமும் ஊக்கமும் கொடுக்க வேண்டிய சர்க்கார், அவர்களை நசுக்க முயற்சிப்பது முறையாகாது. எனவே, அதற்கு நல்ல பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டியது கட்டாயம் என்று என்னுடைய அனுபவத்தைச் சொல்லிக்கொள்ளுகின்றேன்.

சர்க்கார் துறையில், மொஃபசலில் நடத்துகின்ற ரூட்டுகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2½ பைசா என்று வசூலிக்கிறார்கள். தனியார் 3 காசுகள் வாங்கலாம் என்று அனுமதி கொடுத்திருந்தாலும் அவர்கள் சர்க்கார் பஸ்களில் வசூலிப்பதைப்போலவே, தனியார் துறையினரும் 2½ பைசாதான் வசூல் செய்து வருகிறார்கள். ஆகவே, அப்படி வசூல் செய்வதினாலே அவர்களுக்கு மொத்த வசூல் இன்றையத்தினம் குறைகிறது. இந்த முறைகளையெல்லாம் கவனமாகப் பரிசீலித்து, அந்தத் துறைக்கு ஆக்கம் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

இன்னும் சர்க்கார் துறையிலே பல ஆண்டுகளாக நிர்வாகத்திலிருக்கும் குறைபாடுகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கும் வசதிகளையெல்லாம் குறிப்பிட்டார்கள். இன்றையத்தினம் சர்க்கார், தொழில்துறைக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் ஆக்கம் கொடுக்க வேண்டுமென்பதில் நாம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்பதில் எந்த அரசியல் கட்சிக்கும் வேறு அபிப்பிராயம் இருக்க முடியாது. ஆனால் தொழில் நடத்தக்கூடியவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுத்து, அவர்களுக்கும் ஊக்கம் கொடுத்து, நல்ல முன்னேற்றம் காண வகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை இத்துடன் முடித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

* **திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்:** மாற்றுத் தலைவரவர்களே, இந்த மன்றத்தில் வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்மீது எங்களுடைய கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுத்தீர்மானங்களையொட்டிச் சில கருத்துக்களை கூற முனைகிறேன்.

ஜபாட

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

இந்த அரசு பஸ் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்குவதைத் தனது கொள்கையாகக் கொண்டிருக்கிறது. 1968-ஆம் ஆண்டு, இன்றைய முதல்வர் அவர்கள் இந்த இலாக்காவை வைத்துக்கொண்டிருந்த பொழுது அன்று மானியக்கோரிக்கை விவாதம் நடந்த பொழுது கூறினர்கள், இப்பொழுது 75 மைல்கள் வரையிலும் உள்ள வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்குகிறோம், அடுத்து, படிப்படியாக, 60 மைல், 50 மைல் என்ற முறையில் இந்த நாட்டிலிருக்கும் வழித்தடங்கள் அத்தனையும் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் என்ற உறுதிமொழியை இந்த அவையில் கொடுத்ததை நான் ஞாபகப் படுத்துகிறேன். ஆனல், கழிந்த 2, 3 ஆண்டுகளாக 1968-க்கு பின்பு இதுவரையிலும் எந்த வழித்தடங்களும் நாட்டுடமையாக்கப் பட்டதாக இந்த அறிக்கையில் குறிப்பிடப்படவில்லை. கடந்த ஒரு ஆண்டில் ஒரே ஒரு வழித்தடம் தான் இந்த அரசின் நிர்வாகத்தில் வந்திருக்கிறது. இந்த அறிக்கையை சமர்ப்பித்தபொழுது, இந்த மானியக் கோரிக்கையை இந்த அவையின் முன் வைத்தபொழுது நிச்சயம் இந்த அரசு அந்தக் கொள்கையை விஸ்தரித்து, இன்னும் அடுத்தபடியாக, 60, 50 மைல்களுக்குள்ளே இருக்கும் அத்தனை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க திட்டத்தை வைத்து, கோரிக்கையை சமர்ப்பித்திருக்கும் என்று எண்ணியிருந்தேன். இன்று இருக்கிற பஸ்கள் பிரேக் டவுன் ஆவது போல், இந்த அரசின் கொள்கையும் பிரேக் டவுனுகின்ற நிலைமைதான் இங்கு இருக்கிறது என்பதைக் கூற விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 1967-ல் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு இரண்டு காசாக இருந்த கட்டணம் இந்த அரசால் 2½ காசாக உயர்த்தப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு இப்பொழுதுகூட கட்டணத்தை உயர்த்தியதாகக் கேள்விப்படுகிறோம். ஆனல், கழிந்த ஆண்டிலும் இப்படி கட்டணத்தை உயர்த்தியபோது இந்த மன்றம் நடந்துகொண்டிருந்தது. இந்த அறிக்கையிலோ அல்லது இந்த மன்றத்திலோ கட்டண உயர்வைப் பற்றி கூறவில்லை. அதேபோன்று இப்பொழுதும் அரசு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறது. ஆனல் இந்த அறிக்கையிலோ அல்லது அமைச்சர் அவர்களோ இந்த அவையில் அதுபற்றிக் கூற முன்வரவில்லை. அதன் ரகசியம் என்னவென்று தெரியவில்லை. பாராளுமன்றத்தில் ரயில்வே கட்டணம் கூட்டப்பட்டபொழுது பாராளுமன்றத்தில் வைக்கப்பட்ட அறிக்கையில் அந்த அமைச்சர் அதுபற்றி குறிப்பிட்டார்கள். அங்கத்தினர்களுடைய கருத்துக்களை அதன் பேரில் கேட்டார்கள், அங்கத்தினர்களின் விருப்பப்படி கூட்டிய கட்டணத்தை குறைக்கவும் அமைச்சர் அவர்கள் முன்வந்தார்கள். ஆனல், இங்கே இருக்கிற நிலை என்னவென்று சொன்னல் இந்த அவை நடந்துகொண்டிருக்கும்பொழுது கட்டணத்தைக் கூட்டுகின்ற அந்தத் தகவல் கூட இங்கே அறிவிக்கப்படவில்லை என்று சொன்னல், இந்த அவையை இந்த அரசு அவமதிப்பதாகத் தான் நான் கருதுகிறேன். மேலும் கட்டணம் கூட்டுவதை மக்கள்

தாங்கிக் கொள்ளமாட்டார்கள். கட்டணம் உயருவதால் ஏழை தொழிலாளிகள், மாணவர்கள், விவசாய மக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்படுவார்கள்.

அடுத்தபடியாக, அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே வைத்திருக்கிற அறிக்கையில் இந்த இலாகாவின் நிதிநிலை என்று ஒரு பாராவில் கூறியிருக்கிறார்கள். கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக இந்த இலாகா நஷ்டத்தில் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. இதற்கு முன்னதாக இருந்த அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள் கடந்த ஆண்டில், அடுத்த ஆண்டில் நிச்சயம் ரூ. 2 கோடி லாபத்தைக் காட்ட இயலும் என்று கூறினார்கள். அவர்கள் அப்படி எதையோக் குறிப்பிட்டுவிட்டு சென்று விட்டார்கள். ஆகவே, நான் அதைப்பற்றி அதிகமாகக் கூற விரும்பவில்லை. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக, அதற்கு முன்பு பல ஆண்டுகளாக இந்த இலாகா நஷ்டத்தில் தான் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. ஏன் நஷ்டத்தில் நடக்கிறது என்பதை இந்த அரசு நினைத்துப் பார்த்ததாகத் தெரியவில்லை. அண்டை மாநிலத்தில், கேரளாவில், நமது மாநிலத்தில் உள்ள இந்த இலாகா ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற சம்பளத்தைப் பார்க்கிலும் அதிகமாகக் கொடுக்கிறார்கள். அதோடு அரசாங்கத்திற்கு வருமான வரி கொடுக்கிறார்கள், தொழிலாளர்களுக்கு போனஸ் கொடுக்கிறார்கள் இருந்தாலும் கூட அங்கு லாபத்தைக் காட்ட முடிகிறது. ஆனால், இங்கே நமது அரசாங்கம் மிகவும் நஷ்டத்தைக் காட்டுகிறது என்று சொன்னால், நிச்சயம் அந்த ரகசியத்தைப்பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். எப்படி நஷ்டம் என்று சொன்னால், ஒரு வேலை பப்ளிக் யுடிலிடி சர்வீஸ் என்ற ரீதியில் நடத்துகிறோம், அதனால் தான் நஷ்டம் என்று சொன்னாலும், நஷ்டத்தை தவிர்க்கக் கூடிய வழிவகைகள் இருக்கின்றன.

நமது பஸ்களை உபயோகிக்கின்ற பொது மக்கள் நம்பிக்கையை இழந்து விட்டவர்களாகத் தான் காணப்படுகிறார்கள். எங்கு பார்த்தாலும் பிரேக் டவுன், எங்கு பார்த்தாலும் விபத்துக்கள் என்ற நிலையில் யார் தான் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்பவர்கள்,எந்த டெப்போவை எடுத்துக்கொண்டாலும், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லை என்ற ஒரே குரல் தான் நிச்சயம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. மேலும் இந்த பஸ்களை பழுதுபார்க்கும் நிலை நாளுக்கு நாள் சீர் கெட்டுப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே தான் விபத்துக்கள் கூடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எனக்கு முன்பு பேசிய திரு. மார்டின் அவர்கள் விபத்துக்கள் பற்றிய எண்ணிக்கை பற்றி அறிக்கையில் குறிப்பிடப்படவில்லை என்று கூறினார்கள். நாகர்கோவில் மீனாட்சி புரம் டிவிஷனில் இந்த ஆண்டில் விபத்துக்களில் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 13, பெரிய விபத்துக்களில் மாட்டிக்கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை 8 பேர், நடுத்தர விபத்துக்களில் மாட்டிக் கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை 25, சிறு விபத்துக்களில் மாட்டிக் கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை 460. ஆக, இந்த ஆண்டில் 506

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இந்த நிலையில் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்பட்டால், நிச்சயம் மக்கள் நம்பிக்கை இழக்கக் கூடிய நிலைதான் ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ஆண்டில் மீனாட்சிபுரம் டெப்போவில் ஒரு மாதத்திற்கு 300 பிரேக் டவுன்கள் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன சராசரியாக. மார்ச் மாதம் 6-ம் தேதி மாத்திரம் 17 பிரேக் டவுன் கள் நடந்திருக்கின்றன. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் அக்டோபர்-மார்ச்சு வரையிலும் 61 பிரேக் டவுன்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அது மாதிரியாக விபத்துக்கள், பிரேக் டவுன்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டே போனால், நிச்சயம் மக்கள் இந்த பஸ்களை நம்பி வாழ முடியாது. வேறு வழிகளின் மூலமாகத் தான் தங்களுடைய பிரயாணங்களை வைத்துக்கொள்ள வேண்டிய நெருக்கடி ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, நண்பர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் இந்த அரசு தொழிலாளர்கள் அரசு என்று கூறினார்கள். இந்த இலாகாவில் தொழில் ஆற்றுகின்ற தொழிலாளிகளுடைய நிலை என்னவென் பதை சற்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அவர்களுடைய பிரச்னை யைத் தீர்ப்பதற்கு ஒரு உயர்மட்டக் குழுவை 1968-ல் அரசு நியமித்தது. அந்தக் குழு கூட தன்னுடைய அறிக்கையை சமர்ப் பித்துவிட்டது. ஆனால், இன்று இருக்கிற நிலை என்னவென்றால், அந்த அறிக்கையில் கண்டமாதிரி தொழிலாளர்களுக்கு சம்பளத் தையும் மற்ற சலுகைகளையும் அளிக்க மறுத்து, இந்த அறிக்கை மறு பரிசிலனைக்கு சம்பளக் கமிஷனுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையில் எப்படி தொழிலாளர்கள் ஊக்கத்தோடு உழைப்பார் கள்? அவர்கள் அதிருப்தி அடைந்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டுவசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டிய தலையாய கடமையை இந்த அரசு நிச்சயம் நழுவவிட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. நாகர்கோவிலில் பல ஆண்டு களுக்கு முன்பாக 8½ ஏக்கர் நிலம் வீடுகள் கட்டுவதற்காக ஆர்சிதம் செய்யப்பட்டது. அந்த நிலத்தை பஸ்களை ஒதுக்கிவிடு வதற்கு உபயோகப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதுவரையில் ஒரு வீடுகூட கட்டிக் கொடுக்கப்படவில்லை. அதுபோலவே மற்றும் பல இடங்களிலும் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு நிலம் ஆர்சிதம் செய்யப்பட்டிருந்தும், வீட்டு வசதி செய்துகொடுக்கப் படவில்லை.

கடைசியாக எனது மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு மார்த்தாண்டம் கல்லூரி மாணவர் களுக்கும், அங்கு இருக்கிற பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே சிறிய சச்சரவுகள் ஏற்பட்டன. அதன் விளைவாக பல்வேறு மாண வர்கள் வழக்குகளில் உட்பட்டு, தாங்கள் படிக்க முடியாதபடி, அந்த வழக்குகளுக்குச் செல்லவேண்டிய நிர்ப்பந்தமான நிலையில் இருக் கிறார்கள். இந்த அரசு இதுவரையில் எத்தனையோ வழக்குகளை

பின்வலித்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதைப் போல இந்த வழக்குகளேயும் பின்வலித்துக் 'கொள்ளவேண்டுமென்று வேண்டிக்கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது.)

***திரு. எம். சி. பாலன் :** தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தில் நமது பெருமதிப்பிற்குரிய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை மனமார ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்வதற்கு முன்னுல் இந்த நாட்டிலிருக்கிற பஸ்களை எல்லாம் நாங்கள் தேசிய மயமாக்குவோம் என்று சொல்லிவந்தோம். நாங்கள் ஆளும் கட்சியான பிறகு தி.மு.க. எந்த கருத்துக்களைச் சொல்லி வந்ததோ, அந்தக் கருத்துக்களை அப்படியே நடைமுறைக்குக் கொண்டு வருகிற வகையில், 1967-ல் இங்கே மானியக் கோரிக்கையை கொண்டுவந்த நேரத்தில் இந்நாள் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் 75 மைல்களுக்கு மேலே இருக்கிற பெரிய வழித்தடங்களையும், அதைப் போல கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தின் எல்லையைத் தொடுகின்ற அல்லது எல்லைக்கு வெளியே செல்லுகின்ற வழித்தடங்களையும், அதைப்போல சென்னை நகரத்தின் எல்லையைத் தொடுகிற, சென்னைக்கு வெளியிலே செல்லுகிற அத்தனை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று இந்த மாமன்றத்தில் தெரிவித்து, அந்த அடிப்படையில் 400 க்கு மேற்பட்ட பெரிய வழித் தடங்களை இன்றைய தி.மு.க. அரசு மிகத் தீவிரமாக செயல்படுத்தி, மிகச் சிறப்பாக இன்றையதினம் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற மாட்சிமையை நாம் பார்க்கிறோம்.

அந்த அடிப்படையில் உள்ளபடியே கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கிட்டத்தட்ட 70% க்கு மேல் வழித்தடங்கள் இன்றையத் தினம் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்காக நான் இந்த அமைச்சரவையை மனமாரப் பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்தில் அங்கே வேலை செய்துவந்த டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், அதே போல டெக்னிகல் செக்ஷனிலே வேலை செய்யும் அத்தனை பேர்களுக்கும் அவர்கள் என்ன வேலை செய்து வந்தார்களோ, அதற்கு மாற்று வேலை தரப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காகவும் நான் இந்த அரசை மனமாரப் பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்தில் அங்கே செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக வேலை செய்பவர்கள் ஒரு வேளை 4 அல்லது 5 வது பாரம் வரை படித்தவர்களாக இருப்பார்கள். அங்கே எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படிக்காமல் எழுத்தார் வேலை செய்தார்கள். இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு மாற்று வேலை தரப்படாத காரணத்தாலே அவர்கள் மிகவும் வாடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் மாற்று வேலை தேடித்தரவேண்டும் என்று நான் இந்த அமைச்சரவையை பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். சி. பாலன்]

அதேநேரத்தில் அமைச்சரவர்கள் இங்கே வைத்திருக்கிற குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்கு தகுதியுடையவர்கள் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசு போக்குவரத்து துறைப் பணியில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுவார்கள் என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதே போல டெக்னிகல் வேலைக்காரர்களை மட்டும்தான் வேலைக்கு எடுக்கவேண்டும் என்று சர்க்கார் உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். இதைமாற்றி அங்கே வேலை செய்த அத்தனை பேர்களையும் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் அமைச்சரார்வகளை பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல், இங்கே எனக்கு முன்னாலே பேசிய நண்பர்கள் கேரளாவிலே இருக்கிற டிரைவர்களுக்கும் இங்கே இருக்கிற டிரைவர்களுக்கும், அங்கே இருக்கிற கண்டக்டர்களுக்கும் இங்கே இருக்கிற கண்டக்டர்களுக்கும் சம்பளத்திலே மிக அதிகமான வேறுபாடுகள் இருக்கின்றன என்று இந்த மாமன்றத்திலே தெரிவித்தார்கள். நான் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்வேன். கேரளாவிலே பஸ்ஸுக்கு ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 5 பைசா விதம் பெறுவதையும், அங்கே சிட்டி சர்வீஸ் அதிகமாக இல்லாமல் நெடுந்தடங்கள் அதிகமாக இருப்பதையும் இந்த மாமன்றத்திலே இருக்கிற நண்பர்கள் அறிவார்கள். கடந்த 10, 15 ஆண்டு காலமாக கேரளாவிலே இருக்கிற சம்பள விகிதத்திற்கும் தமிழகத்திலே இருக்கிற சம்பள விகிதத்திற்கும் இருக்கிற வேறுபாடுகளை இந்த மன்றத்திலே பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களிலே சொல்லிய போது காங்கிரஸ் மந்திரிசபை கேளாக்காதினராக இருந்தனர். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அமைச்சரவை பொறுப்பேற்றபிறகு தொழிலாளர் நன்மையைக் கருதி, மேல்மட்ட குழு ஒன்றைப் போட்டு, என்ன என்ன நன்மைகள், சலுகைகள் தரலாம் என்று ஆராயச் சொல்லி, அந்தக் குழுவும் ஆராய்ந்து, அது தந்த அறிக்கையின் அடிப்படையில் சலுகைகள் செய்ய முற்பட்டுள்ளது. இன்றைய தினம் 1967-ல் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பொறுப்பேற்றவுடனேயே, தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காக, அகவிலைப் படி, வீட்டுவசதிப் படி போன்ற பல்வேறு வசதிகளைத் தந்தது. அந்த முறையிலே 24 லட்ச ரூபாய் இந்த அரசுக்கு செலவாகியது.

அதேபோல மேல்மட்ட குழுவின் ஆலோசனையின்படி தினப்படி, இரவுப்படி, தந்ததன் மூலம் 20 லட்ச ரூபாய்க்குமேல் அதிகம் செலவாகி இருக்கிறது என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் சம்பள விகிதத்தைப் பொறுத்தவரையில் அதை சம்பளக் குழுவுக்கு அனுப்பி, அவர்களுடைய ஆலோசனையைப் பெறுவதற்காக முயற்சி இருக்கிறதே தவிர, மேல்மட்ட குழுவின் அறிக்கையை தூக்கி எறிந்துவிட்டார்கள் என்று தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர்கள் பேசிவந்ததை இந்த மாமன்றம் அறியும். அந்தக்

[திரு. எம். சி. பாலன்] [1970 மார்ச் 21

குழுவின் ஆலோசனையைப் பரிசீலனை செய்வதற்காக சம்பளக் குழுவிற்கு கொடுத்திருக்கிறது என்பதை அருமை நண்பர்களுக்கு பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசியவர்கள் எல்லாம் நட்டம், நட்டம் என்று பேசினார்கள். இந்த நேரத்தில் 1965-66, 1966-67-லே இந்த மாமன்றத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சர் வெங்கட்ராமன் அவர்கள் கூறி இருக்கிறதிலே நினைவுக்குக் கொண்டு வருகிறேன். இங்கே சிட்டி பஸ்களை வெறும் லாப நோக்கத்திற்காக, வியாபாரத்திற்காக இயக்க வில்லை. மக்களுடைய வசதிக்காகத்தான் அவை விடப்படுகின்றன. 1960-61, 1961-62, 1962-63 ஆண்டுகளில் உள்ளபடியே சிறு லாபங்கள் ஏற்பட்டன. அதற்குப்பிறகு தொழிலாளர்களுக்கு நாம் அதிக சம்பளம் தந்ததன் மூலமாகவும், பல வசதியை உருவாக்கியதன் மூலமாகவும், இந்தப் பட்டணத்திலே அதிக பஸ்களை விட்டதனாலேயும் அதிக நஷ்டங்கள் ஏற்பட்டன என்று இந்த மாமன்றத்திலே அமைச்சர் வெங்கட்ராமன் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். 1963-64-ல் 28.9 லட்சம் ரூபாயும், 1964-65-ல் 18.24 லட்சம் ரூபாயும், 1965-66-ல் 14.39 லட்சம் ரூபாயும், 1966-67-ல் அதாவது காங்கிரஸ்காரர்கள் இந்த நாட்டில் ஆட்சியை எங்களிடத்திலே ஒப்படைத்து விட்டு சென்றபோது, 61 லட்ச ரூபாயை நஷ்டமாக வைத்துவிட்டு சென்றார்கள். அதற்குப் பிறகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு தொழிலாளர்களுக்கு 24 லட்ச ரூபாயை அவர்களுடைய சலுகையாக தந்ததற்குப் பிறகும் 1967-68-ல் 23.25 லட்ச ரூபாய் நஷ்டமாகும். அதற்குப் பிறகு 1968-69-ல் 29 லட்ச ரூபாய் நட்டம். இந்த ஆண்டு 20 லட்ச ரூபாய் நட்டம் வரும் என்று தெரியப்படுத்தகிறது.

இதே நேரத்தில் இந்த மாமன்றத்தில் நட்டம் வருகிறது, நட்டம் வருகிறது என்று கூறிய அருமை உறுப்பினர்களுக்கு நான் ஒன்றையும் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். இன்றைய தினம் சென்னை பட்டணத்திலே மட்டும் 29.37 லட்ச ரூபாய் நட்டம் ஏற்பட்டிருப்பதைக் குறிப்பிடுகிறேன். உங்களுக்குத் தெரியும் ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் இந்த சிட்டியிலே ஓடுகின்றன. ஆனால் மிகக் குறைவாக 600 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பாம்பேயில் 29 லட்ச ரூபாய் நட்டம். அதேபோல டெல்லியிலே 600-க்கு குறைவான பஸ்கள் இருக்கின்றன, ஆனால் நட்டம் 49 லட்ச ரூபாய். பெங்களூரில் கிட்டத்தட்ட 300 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அங்கே 20 லட்ச ரூபாய் நட்டம். 400 பஸ்கள்தான் ஆமதாபாத்தில். அங்கே நட்டம் 44.37 லட்சம் ரூபாய். இதையெல்லாம் உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். கல்கத்தாவில் நாள் ஒன்றுக்கு 50,000 ரூபாய் நட்டத்திலே அந்தத் துறை ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது என்று தெரிவிக்கிறார்கள். ஆகவே சிட்டி

1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். சி. பாலன்]

பஸ்கள் எல்லாம் லாபத்தைக் கருதி ஓட்டப்படுவதில்லை. இங்கே இருக்கிற மக்களின் வசதிக்காக விடப்படுகிறது. ஆகவே, இந்த நட்டத்தை வைத்துக் கொண்டு பெரிய நட்டங்கள் ஏற்பட்டு விட்டன என்று அருமை நண்பர்கள் தெரிவிக்கவேண்டாம்.

நான் இந்த நேரத்தில் என்னுடைய நாகர்கோயில் கிளையைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். நாகர்கோயிலில் கிட்டத்திட்ட 500 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே ஒரு அசிஸ்டென்ட் இன்சினீயர் ராங்கிலே உள்ள ஒருவர் அந்தத் துறையை பராமரித்து வருகிறார். இரண்டாயிரத்துக்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலைசெய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டு பெரிய பணிமனைகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே இருக்கிற டி.டி.எஸ். ஐப்பார்த்து எதையாவது சொன்னால் நீங்கள் எப்படி டெல்லியைப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறீர்களோ, அதே போல் நான் சென்னையைப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறேன். எனக்கு ஒரு ப்யூனை வேலையில் வைக்கவோ, ஒருவரை சஸ்பெண்ட் செய்யவோ முடியவில்லை. 450 மைல்களுக்கு அப்பாலே எட்டாத தொலைவிலே சென்னையிலே தலைமை நிலையம் இருக்கிறது என்று தெரிவிக்கிறார். நான் கமிட்டி கூடுகிற பொழுதெல்லாம் ஒரு கூட்டு டைரெக்டர் போட வேண்டும் என்று கேட்டு அதை டி.டி.எஸ். அவர்கள் தலைமையில் உள்ள ஆலோசனைக் குழுவே கேட்டும் முடியவில்லை. தான் ஒரு டெக்னிகல் ஸ்டாப்—ஒரு ஜாயிண்ட்டு டைரெக்டரைப் போட வேண்டும் என்று அவரே தீர்மானம் கொண்டு வந்து அது நிறைவேற்றப்பட்டு அரசாங்கத்தின் கவனத்திலே இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. இதே மன்றத்தில் நான் மூன்று தடவை பேசியும் எதுவும் நடக்கவில்லை.

இன்னும் ஒன்றையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பொதுவாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களாக நியமிப்பதற்கு அனுபவ மிக்க கண்டக்டர்களைத்தான் நியமிக்க வேண்டும். அதேபோல ஒரு டிரைவர் ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டு போய் பிறகு விட்டு விட்டு சென்று விடுகிறார். நாளை எந்த பஸ் தரப்படுகிறது, எந்த ரூட் தரப்படுகிறது என்று அவருக்குத் தெரிவதில்லை. ஆகவே ஒரு பஸ்ஸுக்கு இரண்டு டிரைவர்கள் என்று வைத்து காலையிலே இருந்து மாலை வரையில் ஒருவரும் அதற்கு மேல் மற்றொருவரும் ஓட்டுகிற நிலைமை இருக்கும்படி செய்தால் அதிலே என்ன தவறு இருக்கிறது என்று அவரே பார்த்து அங்கே இருக்கிற பெரிய எஞ்சினியர்களையெல்லாம் கலந்து ஆலோசித்து அதிக நட்டம் ஏற்படாத முறையிலே நடைபெறும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். அப்படியானால்தான் டிரைவர்களுக்குப் பொறுப்பு உணர்ச்சி ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, டிக்கெட்டு கொடுக்கப்படுகிற விஷயத்தில் நாகர்கோவிலிலே இருந்து கோயம்புத்தூருக்கு ரூ. 14.40 டிக்கெட்டு அதற்கு 10 ரூபாய்க்கு ஒரு டிக்கெட்டும் 3 ரூபாய்க்கு ஒரு டிக்கெட்

டும் ஒரு ரூபாய்க்கு ஒரு டிக்கெட்டும் 40 பைசாவிற்கு ஒரு டிக்கெட்டும் ரிஸர்வேஷனுக்கு 25 பைசாவிற்கு ஒன்றும் ஆக 5 டிக்கெட்டுகள் தரப்படுகின்றன. இதனால் அரசாங்கத்திற்கு நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பது மட்டும் அல்ல, 'வெரிஃபிகேஷன்' தகராறு வருகிறது. எனவே ஒரு பிரயாணிக்கு ஒரு டிக்கெட் என்ற முறை வேண்டும். ஐந்து ரூபாய் டிக்கெட்டும் இரண்டு ரூபாய் டிக்கெட்டும் ஒரே அளவில் ஒரே நிறத்தில் இருக்கிறது. அவை மாற்றப்பட வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக எட்டரை ஏக்கர் நிலம் வாங்கி கடந்த மூன்று ஆண்டு காலமாக இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. அங்கே வீடு கட்டுவதற்கு முயற்சி எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஒரு இடத்திலே எட்டு மணியிலிருந்து பத்து மணி வரையில் மூன்று அல்லது நான்கு பஸ்கள்தான் ஓடுகின்றன. அந்த இடத்தில் 600 மாணவர்களுக்கு பாஸ் கொடுத்து இருக்கிறோம். 600 மாணவர்களும் காத்து நிற்கிறார்கள். அந்த பஸ் அங்கே வருகிற போது ஏற்கெனவே பஸ் நிறைந்து வருகிறது. மாணவர்கள் உள்ளே ஏறுவோம் என்கிறார்கள். டிரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் ஏற்ற மறுக்கிறார்கள். தகராறு ஏற்படுகிறது. ஆகவே, குமரி மாவட்டத்தில் பல பகுதிகளில் நெரிசல் நேரங்களில் அதிக பஸ் சர்விஸ் நிச்சயமாக விட்டாக வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தமிழ்நாட்டு அரசு போக்குவரத்து மானியத்தின் பேரிலே பேச வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றியைக் கூறிக் கொள்கிறேன். அரசாங்கம் 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை யெல்லாம் எடுத்துக்கொண்டதற்குப் பிறகு இப்படி ஒரு நட்டம், இழப்பு வருகிறது என்று சென்ற ஆண்டும் சொல்லப்பட்டது. இந்த ஆண்டும் சொல்லப்படுகிறது. இந்த இழப்பு வருவதற்கான காரணங்கள் என்ன என்பதை அரசாங்கம் மிகவும் ஆராய்ந்து பார்க்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறது. பஸ் தொழிலை தனி முதலாளிகள் நடத்துவதன்மூலம் லாபகரமாக இருக்கும்போது, அரசாங்கம் நடத்தும்போது மட்டும் நஷ்டம் வருவதற்கான காரணம் என்ன என்பதை ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டும். இதை லாபகரமாக காட்டாமல் விட்டுவிடுவது அரசாங்கக் கொள்கைக்கும் புறம்பான நடவடிக்கையாக இருக்கிறது என்று மக்கள் கருதும்படியான நிலையைத் தோற்றுவிக்கும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். நஷ்டம் வருவதற்கான காரணம் என்ன என்பதைப்பற்றி, குறிப்பாக ஒன்றைமட்டும் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அரசாங்க பஸ் சென்னையிலிருந்து காலை 6 மணிக்குப் புறப்படுகிறதென்றால், கோவைக்கு

1970 மார்ச் 21] [திரு. கே. என். குமாரசாமி]

இரவு 11 மணிக்குத்தான் போய்ச் சேருகிறது. எவ்வளவு மணி நேரம் இடைவெளி இருக்கிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அதேநேரத்தில் ரயிலில் காலே 10½ மணிக்குப் புறப்பட்டால் இரவு 9 மணிக்குக் கோவைக்குப் போய்ச் சேர முடிகிறது. பொது மக்கள் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்ய விரும்புவார்களா, அல்லது ரயிலில் பிரயாணம் செய்ய விரும்புவார்களா என்பதை அரசு ஆலோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். மற்றும் ஆம்னி பஸ் என்று சொல்லக் கூடியதில் சென்னையிலிருந்து கோவைக்குப் போய்ச்சேர 10 அல்லது 12 மணி நேரத்தில் போய்ச் சேர முடிகிறது. ஆனல் அரசாங்க பஸ்ஸில் போனல் 15 மணி நேரம் ஆகிறது. மக்கள் எதிலே போவார்கள்? அரசாங்க பஸ்ஸில் போவதை விரும்புவார்களா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற பஸ்களில் இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளைத் தோற்றுவிக்கக்கூடாது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். பெரும்பாலான இடங்களில் இதனலேதான் நஷ்டம் வருகிறது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மேலும், அரசாங்க பஸ்ஸிலே போகிறவர்கள் ரொம்ப பயப்படுகிருர்கள். அந்த அளவிற்கு பஸ்ஸின் நிலைமை சீர்கெட்டிருக்கிறது. ரோடில் பஸ் வரும்போது ஏதோ ரயில் என்ஜின் வருவதைப்போல சத்தம் வருகிறது. ஏன் அப்படி வருகிறது என்பதை நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் கவனிக்க வேண்டும். ஏதோ பஸ்களை தேசியமயமாக்கிவிட்டோம் என்ற போக்கில் நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் இருந்துவிடக்கூடாது. பொதுமக்கள் மற்ற பஸ்களில் போவதைக் காட்டிலும் அரசாங்க பஸ்களில் போனல் ஒருநாள், ஒன்றரை நாட்கள் ஆகும் என்ற அளவில்தான் எண்ணுகிருர்கள். ஏன் பொது மக்கள் அப்படி எண்ணுவதற்கு இடம் தர வேண்டும்? அரசாங்கம் நல்ல கண்டிஷன்களைப்போட்டு பஸ்கள் நல்ல நிலைமையில் ஓடுவதற்கேற்றபடி நிர்வாகத் திறமைகளைப் பயன்படுத்த வேண்டும். நிர்வாகத்திலே, தலைமைப் பொறுப்பில் இருக்கின்றவர்களிலே இருந்து, கீழ்மட்டத்தில் இருக்கின்றவர்கள் வரைக்கும் அக்கறை மனப்பான்மையை உண்டாக்க வேண்டும். நமக்கும் அதற்கும் சம்பந்தமில்லை என்று எவரும் இருந்துவிடக் கூடாது. அதிகாரிகள் கவனமாக இருந்து எப்படி லாபகரமாக ஓட்ட முடியும் என்பதைப் பரிசீலித்துப் பார்க்க வேண்டும். பொதுஜனங்களின் போக்குவரத்து அதிகமாக இருந்தும், பஸ் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை, அதிகமாக இருந்தும் நஷ்டம் வருவதற்கான காரணத்தை என்ன என்று நன்ருக எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, டிரைவர்களுக்கு நல்ல உற்சாகத்தைக் காட்டக் கூடிய முறையில் அவர்களுக்கு கலெக்‌ஷன் பேட்டா கொடுக்கலாம். பஸ் நிற்கும் இடத்தில் ஆள் இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் பஸ்களை எடுத்துவிடுகிருர்கள். சிறிது தூரத்தில் நான்கைந்து பேர்கள் ஓடிவந்தாலும் போய்விடுகிருர்கள். டிரைவர் சற்று நிறுத்தி அந்த

நான்கைந்து பேர்களையும் ஏற்றிக்கொண்டு வந்தால் லாபம் கிடைக்கும். இப்படி டிரைவர்களை ஊக்குவிக்கும் வகையில் டிரைவர்களுக்கு கலெக்ஷன் பேட்டா கொடுக்கவேண்டும். மற்றும் பஸ்ஸையும் அதை ஓட்டுகின்றவர்களையும் நிரந்தரமாக்க வேண்டும். இந்த டிரைவருக்கு இந்த பஸ் என்று ஒதுக்கித் தர வேண்டும். ஓட்டும் டிரைவருக்குத்தான் அந்த பஸ்ஸில் என்ன ரிப்பேர், என்ன செய்ய வேண்டும் என்பது தெரியும். மற்றவர்களுக்குத் தெரியாது. ஏதாவது மைனர் ரிப்பேர் இருந்தால் அந்த டிரைவரே உடனடியாகச் சொல்லி தீர்த்துக்கொள்ள முடியும். ஒவ்வொரு நாளைக்கு ஒவ்வொரு டிரைவர் என்று டூட்டி கொடுத்தால், அந்த மைனர் ரிப்பேர், மேஜர் ரிப்பேராகி விடுகின்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது.

அடுத்தபடியாக சாலையைப் பற்றியது. கிராமப்புறங்களில் இருக்கிற சாலைகள் எல்லாம் மண் சாலையாக இருப்பதாலே புழுதி கிளம்புகிறது. சாலையின் நிலைமையும் கெட்டு, பஸ்களும் சீக்கிரம் கெட்டுவிட வழி ஏற்படுகிறது. புழுதி ஏற்படும்போது ரோடுகளில் ஜனங்கள் நடமாட முடியவில்லை. அங்கிருக்கும் பஞ்சாயத்து யூனியன்களால் அந்தச் சாலைகளையெல்லாம் தார் ரோடாக மாற்றுவதற்கு வசதி இல்லை. ஆகவே, அரசாங்கமே, அரசாங்க பஸ் ஓடும் ரூட்டுகளில் உள்ள சாலைகளை தார் ரோடாக மாற்றித் தர வழிவகைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசாங்க பஸ்கள் ஓடும் சாலைகளை எல்லாம் தார் ரோடாக மாற்றும் முயற்சியை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அரசாங்கம் இதை நிச்சயமாக கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பட்டு, அடுத்த உறுப்பினர் பேச அழைக்கப் பட்டார்.)

திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர் : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் மானியக் கோரிக்கை மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மோட்டார் தொழிலை தேசியமயமாக்குவது, நாட்டுடைமையாக்குவது என்பது சென்ற காங்கிரஸ் சர்க்காரால் மேற்கொள்ளப் பட்டது. தொடர்ந்து இப்போது நமது இன்றைய சர்க்காரும் 75 மைலுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்குவோம் என்று சொல்லி செய்துப் வருகிறார்கள். இப்போது 50 மைலுக்கு கீழ்ப்பட்ட வழித்தடங்களைக்கூட ஏன் தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்ற கேள்வி பிறந்துகொண்டிருக்கிறது. தேசியமயமாக்குவதிலே இரண்டு முக்கிய சாதனைகள் அவசியம். ஒன்று, சர்க்காருக்கு அந்தத் தொழிலிலே வருவாய் இருக்க வேண்டும். நஷ்டம் இருக்கக்கூடாது. இரண்டாவது, அது பொது மக்களுடைய சௌகரியத்திற்கு ஏற்றதாக இருக்க வேண்டும். பப்ளிக் யுடிலிடி என்ற முறையிலே இருக்க வேண்டும். அதையனுசரித்துத்தான்

1970 மார்ச் 21] [திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர்]

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் எந்தத் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டாலும்கூட, அதை முழுக்க முழுக்க சர்க்கார் துறையிலே கொண்டு வருவதில்லை, அப்படி முழுக்க முழுக்க தனியார் துறையிலும் விட்டு விடுவதில்லை. எது எப்படி எப்படி நடந்தாலும் சர்க்காருக்கும் பொது மக்களுக்கும் லாபகரமாக இருக்கும் வகையில் நடக்க வேண்டும் என்ற முறையிலே தொழில்துறை அமைச்சர் திரு. மாதவன் அவர்கள் அரசின் கொள்கையை எடுத்துக் கூறினர்கள்.

நாம் புதிதாக வழித்தடங்களையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கும் போது, தொழிலாளர்களுக்கு அதிகச் சம்பளம் கொடுப்பதாலோ, அவர்களுக்கு பஞ்சப்படி போன்றவைகள் கொடுப்பதாலோ நஷ்டம் வந்துவிட்டது என்று சொல்லிவிட முடியாது. தனியார் துறையில் இருப்பவர்களும் அவர்களுக்கு உண்டான சம்பளம், பஞ்சப்படி போன்றவற்றைக் கொடுத்துத்தான் வருகிறார்கள். ஒரு சில டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு அதிக சம்பளம் கூட கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, தனியார் துறைகளில் அதிக வேலைவாங்கும் இடங்களிலும்கூட லேபர் ஆக்ட், ஃபேக்டரி ஆக்ட் இவைகளின்படி ஆளுக்கு எட்டு மணி நேர வேலை போன்றவைகளை யெல்லாம் கட்டாயப்படுத்தி அரசாங்கம் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, சர்க்கார் துறையிலே இருக்கின்ற பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், பஸ்களின் பராமரிப்பு சரியாக இல்லை. ரோடில் சத்தம் கேட்கிறது என்றால் அது அரசாங்க பஸ்ஸின் சத்தமாகத் தான் இருக்க முடியும். ரோடில் புகை வருகிறது என்றால் அரசாங்க பஸ்ஸின் புகையாகத்தான் இருக்க முடியும் என்ற அளவிலே பராமரிப்பு வேலைகள் மிகமிக மோசமாக இருந்து வருகின்றன. பொதுவாக பஸ்களை எமனுக்கு ஒப்பிடுகிறார்கள். அதேமாதிரி பஸ்ஸினுடைய நிலைமை வழித்தடங்களில் நடக்கின்ற மக்களுக்கு போராபத்தைக் கொடுக்கின்ற நிலையில் இருக்கிறது. பஸ் சரிவர பிரேக் பிடிப்பதில்லை. பராமரிப்புநிலை மிகமிக மோசமாக இருக்கிறது. மறுபடியும் அவசரப்பட்டு, 'தேசியமயம்' என்று நாம் துரிதப்படுத்துவதைவிட, இவைகளை தனியார் துறையில் விட்டால் நன்கு நடக்குமா, திறமையாக நடத்த முடியுமா, அதற்குரிய கட்டுப்பாடுகளையெல்லாம் நடத்த முடியுமா, என்பதை சர்க்கார் நன்கு ஆராயவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தேசியமயம் ஆக்கப்பட்டதினலே சென்னை மாநகரிலுள்ள பஸ்களுக்கு வருவாய் குறைந்திருக்கிறது. செலவு அதிகமாக ஆகியிருக்கிறது என்பது உள்ளங்கை நெல்லிக்கனிபோல் வரி விதிப்பிலே அடங்கியிருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் நன்கு கவனித்துப் பார்க்க வேண்டும். இப்போது இருக்கைக்கு பத்து ரூபாய் என்ற அளவில் உயர்த்தியிருப்பதெல்லாம் நகர்ப்புற பேருந்துகளுக்கு இல்லையென்று சொல்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம் செலவு அதிகமாகிற பஸ் தொழில் நஷ்டத்தில் நடக்கிறது என்பதுதான். இதே நஷ்டம் தான் மற்ற சிறுசிறு கம்பெனிகளுக்கும் வரும். இருந்தும்

அவர்களுக்கு இந்தப் பத்து ரூபாய் வரி உயர்வை அமுல் படுத்தினுல் அவர்கள் ரூட்டை விற்றுவிட்டு, பஸ்ஸை விற்றுவிட்டு ஓடுகிற நிலைதான் ஏற்படும். சர்க்கார் பஸ்களுக்கு இந்த விலக்கைக் கொடுத்து விட்டு மற்ற மற்ற சிறுசிறு கம்பெனிகளுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்ருல் இது பாரபட்சமாகும். இதைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நஷ்டம் அடைந்து வருகிற சிறுசிறு கம்பெனிகளுக்கும் இந்த வரியில் இருந்து விலக்கு இருக்கவேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக வழித்தடங்களைப் பற்றி திரு. கே. எஸ். குமாரசுவாமி சொன்னுர்கள். ஷார்ட் ரூட், மீடியம் ரூட் என்று பஞ்சாயத்துகள், பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்களில் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அவர்களுக்கு இருக்கிற பண வசதி மிகக் குறைவு. ஹைவேசாக இருந்தாலும் எவ்வளவு வேண்டுமானுலும் பணம் ஒதுக்கிச் செய்யலாம். ஆனுல் இந்த பஞ்சாயத்துகள், பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்கள் ரூட்டை சரியான முறையில் பண வசதி இல்லாத காரணத்தினுல் பராமரிக்க முடியவில்லை. ஆகவே இவர்களுக்கு சாலையின் நீளம் எவ்வளவு மைல் என்கிற மைல் அடிப்படையில் மானியம் கொடுத்து அவற்றை நல்ல முறையில் பராமரிக்க அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கோரி எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

***திரு. நா. கிருட்டிணன்:** தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எனது கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். கழகம் அரசுப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டவுடன் பேருந்துகளை தேசவுடைமையாக்கவேண்டும் என்று எடுத்துக்கொண்ட கொள்கை உயர்நீதி மன்றத்திலும், தலைமை நீதிமன்றத்திலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டதிலிருந்தே இதன் சிறப்பு தெள்ளத் தெளிய விளங்குகிறது.

ஆயினும் இந்தக் கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்துகிற நேரத்தில் ஏற்படுகிற சில குறைகளை நான் எடுத்துக் கூருமல் இருக்க முடியவில்லை. போக்குவரத்துத் துறை மண்டல அதிகாரிகளாக கோட்டாட்சித் தலைவரைக் கொண்டுவந்து போடுகிருர்கள். இதனுல் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு பதவி உயர்வு கிடைக்காது போகிறது. அரசு இதைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னெரு கோரிக்கையையும் அரசின் முன்பாக வைக்க விரும்புகிறேன். 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை அரசு தேசவுடமையாக்குவது என்று முடிவு செய்தது. இதை 50 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட தடங்களை எடுத்துக் கொள்வது என்று மாற்றி முடிவு செய்தாகவேண்டும். அப்போதுதான் அத்திட்டம் முழுமையான நலன் பயக்கும். கோவை, சேலம் ஆகிய மாவட்டங்களில் சென்று பார்க்கிற போது பெரும்பாலான தனியார் வழித்தடங்கள்

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. கிருட்டிணன்]

75 மைல்களுக்குள்ளேயே இருப்பதனுல் எதுவும் பாதிககப்பட வில்லே. பெரிய அளவில் பாதிக்கப்பட்டிருப்பது எங்களது செங்கற் பட்டு மாவட்டம் தான். இது சென்னேயைச் சுற்றியிருக்கிற காரணத்தினுல் பல வழித்தடங்கள் எடுக்கப்பட்டுவிட்டன. ஆனுல் மற்ற மாவட்டங்களில் தனியார் பேருந்துகள் அதே அளவில் ஓடு கின்றன என்ற கருத்தை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். ஆகவே, 50 மைல்களும், அதற்கு மேலுமுள்ள ரூட்டுகளே அரசு நாட்டுடைமையாக்கவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சீர்ப் பேருந்துகளேப் பொறுத்தவரையில் காலாண் டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு 50 ரூபாய் என்று இருந்ததை 100 ஆக உயர்த்த இருக்கிருர்கள். சென்னேயில் இருந்து திருச்சிக்குச் செல்லவேண்டுமென்ருல் இப்போதே 10 ரூபாய் வாங்கிக்கொண் டிருக்கிருர்கள். அந்தக் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்ப தற்கு விதிமுறை இல்லே. ஒரு காலாண்டில் ஒரு இருக்கைக்கு 900 ரூபாய் பெறக்கூடியவர்கள் 100 ரூபாய் கட்டுவதில் சிரமம் இல்லே. மேற்படி கட்டணத்தில் 2 ரூபாய் உயர்ந்திருல்கூட மேலும் லாபம் பெறுவதற்கு வழியிருக்கிறது.

அடுத்து, கட்டண விகிதங்களேப் பொறுத்தவரையில் எங்களது ஊரான காஞ்சீபுரத்தில் இருந்து சென்னேக்கு வர உள்ள பல்வேறு பேருந்துகளில் பலவிதமாக இருக்கிறது. ரூ. 1.40 என்றும் இருக் கிறது. ரூ. 2.00 என்றும் இருக்கிறது. அந்தப் பகுதி மக்கள் எல்லா வழித்தடங்களிலும் கட்டணத்தை ஒரேமாதிரியாக ரூ. 1.40 என்று வைக்க வேண்டுமென்று கோருகிருர்கள். நானே கூட ரூ. 2.00 கட்டணம் உள்ள அரசாங்க பஸ்களில் ஏறுவதற்குத் தயங் குவேன். ஏன், பயமே கூட ஏற்படுகிறது. காரணம், மக்கள் என்னேக் கண்டவுடன் பலமாகக் கண்டிக்கிருர்கள். ஆகவே ஆங்கி லத்தில் ஒரு பழமொழி சொல்வார்களே, From the frying pan to the fire என்பது போல அல்லாமல், இதை ஒரு பிரச்சினேக்குரிய தாக்கிவிடாது காஞ்சிபுரத்தில் இருந்து சென்னேக்கு பல ஆண்டு களாக 1¼, 1½ ரூபாய்தான் இருந்தது. அதற்கு மேல் போகாது ஒரே விகிதம் நிர்ணயிக்கப்படவேண்டும். இரண்டு ரூபாய், இரண்டு ரூபாய் இருபது காசு என்ற அளவிக்குப் போய்விடக் கூடாது என்று வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பேருந்து வண்டிகளேப் பொறுத்த வரையில் மக்க ளுக்குப் பல வசதிகள் செய்து தரப்படவேண்டும். பேருந்துகளின் பக்கங்களிலும், நிலேயங்களிலும் பெயர்ப்பலகைகள் பொருத்தப்பட வேண்டும். இப்போது சென்னேயில் ஓடுகிற பஸ்களில் டிக்கெட் கொடுக்க என்று ஒரிடத்தில் நிறுத்துகிருர்கள். இயந்திரம் ஓடிக் கொண்டே இருக்கிறது. இதனுல் டீசல் எண்ணெய்தான் சேதமா கிறது. அப்படியின்றி இயந்திரத்தை நிறுத்திவைப்பதன் மூலம் எண்ணெய்ச் சிக்கனம் செய்ய ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து, . . .

(மணி அடிக்கப்பட்டது.)

* **திரு. சோ. அழகர்சாமி:** பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது என் கட்சியின் சார்பாகக் கொடுக்கப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரிக்கிறேன். 75 மைல்கள், அதற்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை தேசியமாக்குவது என்பதற்குப் பதிலாக 30 மைல்கள், அதற்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை நாட்டுடைமை ஆக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்போது வழித்தடங்களை அரசு எடுத்துக் கொள்ளும் போது வேலை இழக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களை நமது அரசுப் போக்குவரத்து இலாக்காவில் வேலைக்கு அமர்த்திக்கொள்ள வேண்டும். நாம் ஏற்கனவே எடுத்துக்கொண்ட கம்பெனிகளில் வேலை செய்து கொண்டிருந்தவர்கள் தற்போது வேலை இழந்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே நல்ல அனுபவம் பெற்ற இவர்களை அரசுப் போக்குவரத்திலேயே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்தபடியாக இன்று இந்தத்துறையில் பணியாற்றக் கூடிய தொழிலாளர்கள் உற்சாகமாகப் பணியாற்றவேண்டுமென்றால் அவர்களுடைய அடிப்படையான கோரிக்கைகள் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்.

குறிப்பாக, இன்றையதினம் இந்தத் துறை தொழிலாளர்களின் சம்பள போர்டு சிபார்சை எப்போது அமுல் நடத்தப்போகிறார்கள், முதலாளிகள் இதைப்பற்றி கவனிப்பதாகவே தெரியவில்லையே என்று தொழிலாளர்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, சம்பந்தப்பட்ட பஸ் உடைமையாளர்களை அழைத்துப் பேசி சம்பள போர்டு சிபார்சை அமுல்படுத்த அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கிராமப்பகுதிகளில் ரோடுகள் இருக்கின்றன. பஸ் உடமையாளர்கள் பஸ்விடவும் சம்மதிக்கிறார்கள். பொது மக்கள் நகரங்களுக்குப்போய்வர பஸ்விடவேண்டுமென்றும் கோரி வருகிறார்கள். ஆனால் ரூட் கொடுப்பதில்தான் அதிகமான கால தாமதம் ஆகிறது. காலாகாலத்தில் புதிய ரூட்டுகளுக்கு அனுமதி வழங்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

புதியதாக பஸ் ரூட் அனுமதி கொடுக்கும்போது வொர்க் ஷாப் இருக்கிறதா, 2 பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கிறதா என்றெல்லாம் பார்த்து மார்க் கொடுப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. என்னைப் பொறுத்தவரையில் 3 பஸ்களுக்குக் குறைவாக உள்ளவர்களுக்கே புது பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்று ஆலோசனைக் குழு நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அண்டுக் கணக்காக கூட்டமே நடத்தப்படவில்லை. அதையும் கவனிக்கவேண்டும். அதோடு,

இந்த ஆலோசனைக் குழுவில் சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகளையும் சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற என் கருத்தைக் கூறி இத்துடன் என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்

திரு. நா. காசிராமன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் போக்குவரத்துத் தொழில் சம்பந்தமாக அரசினரால் கொடுக்கப் பட்டுள்ள டிமான்டின்மீது என்னுடைய கட்சியின் சார்பாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூறவிரும்புகிறேன்.

நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே அரசாங்கம் போக்குவரத்துத்துறை யிலே ஈடுபட்டு மிகவும் அதிகமான பஸ்களை நடத்திக்கொண்டு இருக் கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட இரண்டாயிரம் பஸ்களை நடத்திக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் கணக்குகளைப் பார்க்கின்றபொழுது பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்களுக்கு ஒவ்வொரு ஆண்டிற்கும் வருகின்ற கணக்கைப் பார்த்தால் நஷ்டத்திலேதான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பது தெரியும். மற்ற சமயங்களிலே வரிகளைப் பொதுவாக அதிகப்படுத்தும்பொழுது பஸ்களில் தனியார் துறையிலே அதிகமாக லாபம் வருகிறது என்று சொல்கி றார்கள். ஆனால் அவர்களுடைய பஸ் சர்விஸிலே நஷ்டம் வருவதற் கான சரியான காரணத்தை சரியான சமாதானத்தை பொது மக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளுகின்ற சமாதானத்தை இதுவரையிலும் யாரும் சொன்னதாகத் தெரியவில்லை. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டிலே நஷ்டம் வருவதற்குக் காரணம் நிர்வாகத்திற்கு அதிகமான சுதந்திரம் கொடுக்கப்படாததுதான். இந்த மன்றத்திலே நாகர் கோவில் உறுப்பினர் சக உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்பொழுது கூறியதைப் போன்று அங்கே நாகர்கோவிலே டெப்போவிலே ஒரு காரியத்தைச் செய்யவேண்டுமென்றால் 450 மைலுக்கு அப்பால் உள்ளவர்களைக் கலந்து செய்யவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது, அதுமட்டுமல்ல, இங்கே இருக்கிற ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டு டிபார்ட்மென்ட் டைரக்டர்கள்கூட எந்தக் காரியத்தைச் செய்யவேண்டுமென்றாலும் இங்கே உள்ள அரசாங்க அலுவலர்களை அல்லது அமைச்சர்களை அணுகியே தான் இப்படிப் பலவிதமான படிகளைக் கடந்துதான் காரியங்களைச் செய்யக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இவ்வாறு இருந்தால் கமர்ஷியலைஸ்டு சர்விஸ் என்று சொல்லக்கூடிய இந்த போக்குவரத்துத் தொழில் நல்லமுறை யிலே நடப்பதற்கு மார்க்கம் இருக்காது என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக இந்தச் சட்டசபையிலே பேசும்பொழுது தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை பெயின்ட்களை வாங்குவதில் பல தவறுகள் இருக்கின்றன. குறைபாடுகள் இருக் கின்றன என்று பல உறுப்பினர்களால் பேசப்பட்டது. ஆனால் அரசின் சார்பிலே அப்பொழுது பேசப்பட்டது எந்தவிதமான தவறும் இல்லை, முறையான காண்ட்ராக்ட்டுக்குத்தான் குறைவான

[திரு. நா. காசிராமன்] [1970 மார்ச் 21

டெண்டருக்குத்தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று 1968 ஆண்டினுடைய ஆடிட் ரிப்போர்ட் இப்பொழுது வந்திருக்கிறது. அந்த ஆடிட் ரிப்போர்ட்டைப் பார்த்தால் பெயின்ட் வகையிலே தவறுகள் நடந்ததின் காரணமாக சரியான முறையிலே டெண்டர் பரிசீலிக்கப்பட்டு அதற்கு உகந்தவாறு ஆர்டர்கள் கொடுக்கப்படாததால் பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய் அளவிற்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று அந்த அறிக்கையிலே கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இது எதைக் காட்டுகிறது? சட்டசபையில் கூறக்கூடியவர்கள் அதிகமாக விவரங்கள் அவர்களுக்குக் கிடைக்காவிட்டாலும் கிடைத்த விவரங்களைக் கூறி ஓரளவிற்கு தவறுகளை நன்றாகச் சுட்டிகாட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசு சார்பிலே அதற்குப் பதில் சொல்லும் பொழுது தவறுதல்கள் இல்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள். இப்படி மேம்போக்காகப் பதில் சொல்லாமல் உள்புகுந்து விஷயங்களைக் கவனித்து காரியத்தை நடத்தினால் நஷ்டம் ஏற்படாமல் இருக்கும்.

அதைப்போலவே பேட்டரிகள் வாங்குவதிலே பல தவறுகள் நடந்திருக்கின்றன. ஒப்புக்கொண்ட ஸ்தாபனத்திலே வாங்காமல் வேறு பல ஸ்தாபனங்களிலே தவறுதலாக வாங்கியிருக்கிறார்கள். இதனால் பல ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

டாக்ஸ் கட்டுவதிலேயும் பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. சிடி பஸ்ஸுக்கு அந்த டாக்ஸ் இல்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் சிடி பஸ்ஸுக்கும் சேர்த்து வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் என்று நினைத்துக்கொண்டு டாக்ஸ் கட்டியிருக்கிறார்கள். அதை ரீபண்ட் வாங்கியிருக்கிறார்களா என்ன என்பது தெரியவில்லை. எனவே இந்த முறையிலேயும் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

பஸ்களை நடத்துகின்ற தொழிலின் வருவாயைப் பார்க்கும் பொழுது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டுக்கு தனியார் துறைதான் போட்டியாக இருக்கிறது என்ற எண்ணம் பெரும்பாலும் இருக்கிறது. உண்மையிலே பார்க்கப்போனால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு இந்த நாட்டிலே மிகவும் முக்கியமாக போட்டியாக இருப்பது ஆம்னிபஸ்கள்தான். இந்த ஆம்னிபஸ்களை எக்மோர் ஸ்டேஷனிலும், சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனிலும், நான் ஒரு நாள் அங்கே அருகிலே சென்று பார்த்தேன். நிறுத்திவைத்துக் கொண்டு, செந்தில் டிராவலர்ஸ் என்ற பஸ்ஸில் மைக் வைத்துக் கொண்டு கூப்பிடுகிறார்கள். திருச்சிக்கு இவ்வளவு ரூபாய், சேலத்திற்கு இவ்வளவு ரூபாய் என்று கூப்பிடுகிறார்கள். எக்மோர் ஸ்டேஷனுக்குப் பக்கத்திலுள்ள சந்துக்களிலும், தெருக்களிலும் இது போன்ற தேர்போன்ற பஸ்களை நிறுத்தி வைத்து விடுவதால் போக்குவாத்து நெரிசலும் ஏற்படுகிறது. இந்த பஸ்களுக்குப் பிரயாணிகள் அதிகமாகப் போகிற காரணத்தால்தான் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களுக்கு நெடுந்தூர பஸ்களுக்கு வருவாய் குறைகிறது. ஆம்னிபஸ்களுக்கு 100 ரூபாய் வரியை உயர்த்தி

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. காசிராமன்]

யிருக்கிறார்கள். அதனால்மட்டும் நஷ்டத்தை நிவர்த்தி செய்துவிட முடியாது. தனிப்பட்ட முறையிலே ஹாப்ஹோல்கள், டிக்கெட் கொடுப்பதிலே தவறுகள் செய்யக்கூடிய அளவிலே இடம் இருக்கிறது. அவற்றையெல்லாம் அடைத்தால்தான் ஆம்னி பஸ்கள் மூலம் ஏற்படுகின்ற தொல்லைகளையும் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தினையும் குறைக்கமுடியும். சென்ற ஆண்டு இந்த டிமாண்டின்போது நான் இதைப்பற்றி பேசினேன். நடவடிக்கை எடுக்கிறார்களா அல்லது நடவடிக்கை எடுப்பதில் இஷ்டம் இல்லையா என்பது தெரியவில்லை.

சென்னை நகரத்திலே ஓடுகிற பஸ்களில் நெருக்கடி இருக்கிறது, நெருக்கடி இருக்கிறது என்று சொன்னால் புளி நிறைய இருக்கிற மாநிலத்திலிருந்து மற்ற மாநிலங்களுக்கு அனுப்பும்பொழுது புளியை அடைத்து அடைத்து அமுக்கி பேக் செய்து அனுப்புவதைப்போல பிரயாணிகளை அப்படி நினைத்து அடைக்கிறார்கள். இதனால் பிரயாணிகளுக்கு கஷ்டம் ஒருபுறம், மற்றொரு புறம் பஸ்ஸுக்கு ஏற்படுகிற ஆபத்து ஆகும். இதைத் தவிர மூன்றாவதாக நிறைய பிரயாணிகளை ஏற்றிச்செல்வதால் நிறைய வருவாய் வரும் என்று எண்ணுகின்ற நிலை தவறு. இப்படி நிறைய அடைத்துக் கொண்டு போவதால் காசு வாங்குவதற்குள்ளாக அவர்கள் இறங்க வேண்டிய இடம் வந்துவிட்டால் அவர்களுக்கு காசு கொடுக்க வேண்டுமென்று உண்மையிலே எண்ணம் இருந்தாலும் கூட அவர்களுக்கு காசைவிட காரியம் முக்கியமாக இருப்பதால் காசு கொடுக்காமலே அதை வாங்குவதற்கு கண்டக்டருக்கு அவகாசம் இல்லாத காரணத்திலே பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இதைத் தவிர்ப்பதற்கு நிறைய பஸ்களைப் போடவேண்டும். நிறைய பஸ்கள் என்றால் தேரைப்போன்ற பெரிய பஸ்கள் போட வேண்டாம். சிறிய சிறிய பஸ்களைப் போடவேண்டும். அவைகூட டெர்மினஸ் டு டெர்மினஸ் என்ற முறையிலே மாம்பலத்திலிருந்து பாரிஸ் வரையிலும், மயிலாப்பூரிலிருந்து மவுண்ட் ரோடு வரையிலும் ஏற்றுவது என்று வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். லோக்கல் டிரெயின்ஸ், பாசஞ்சர் டிரெயின்ஸ் மாதிரி வைத்துவிடலாம். அப்படி வைத்துவிட்டால் இந்த நெருக்கடியைத் தவிர்க்கலாம், ஓரளவிற்கு நஷ்டத்தையும் குறைக்கலாம்.

இங்கே ஒரு நண்பர் பேசியபொழுது அரசாங்கத் துறையிலே பஸ் சர்வீஸிலே லாபம் வருவதற்காக நடத்தப்படவில்லை, மக்களுடைய சௌகரியத்திற்காகத்தான் நடத்தப்படுகிறது என்று முன்னாள் இங்கே மந்திரியாக இருந்தபொழுது திரு. வெங்கட்டராமன் அவர்கள் கூறியதை நினைவுபடுத்தினார்கள். ஆனால் நஷ்டம் வருகிறது என்ற காரணத்திற்காகத்தான் ஊட்டியிலிருந்து குண்டலூர் பேட்டைக்கு எல்லுமலை வழியாக சென்ற ரூட்டை ஏன் ரத்து செய்தார்கள்? அந்தப் பகுதி யானைகள் நிறைந்த இடம், தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இப்பொழுது பஸ் வசதி கிடையாது. என்னுடைய நண்பர் ஒருவர் பேசினார், அங்கே

டிக்கட் கொடுக்கப்படுவதில்லை, 1.20 காசு என்று இருந்தால் 20 காசு கொடுத்தால் போதும் ஒரு ரூபாய் கொடுக்கவேண்டியதில்லை என்று செய்தால்தான் அங்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டது, உண்மையாகவே நஷ்டம் இல்லை என்று சொன்னார்கள். லாபத்தைப் பார்க்கவில்லை, மக்களின் சௌகரியத்தைத்தான் பார்க்கிறோம் என்று சொல்கிற அரசு ஏன் அந்த பஸ் போக்குவரத்தை எடுக்கவேண்டும். அதைப் போன்று மெட்ராஸ் சிடியிலும் பல பஸ்களை நிறுத்தியிருக்கிறார்கள், குறைத்தும் இருக்கிறார்கள். இதனால் நகரத்திலே உள்ளவர்களுக்கு மிகவும் கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன.

இன்றைக்குள்ள அரசுப் போக்குவரத்தில் உள்ள பஸ்களின் நிலைமையை அவைகளே மவுண்ட் ரோடிலே சொல்லிக்கொண்டு போகின்றன. மவுண்ட் ரோடிலிருந்து டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ் புறப்பட்டுவிட்டது என்றால் பாரிஸிலிருந்து சொல்லிவிடலாம், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ் புறப்பட்டுவிட்டது என்று. கிரவுன் வீல் பினியன் போடுகின்ற சத்தம் ஹல்லர் மில்லில் ஏற்படுகின்ற சத்தத்தைவிட அதிகமாக இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் பஸ்களிலே உள்ள கோளாறுகள் சரியாக பழுது பார்க்கப்படுவதில்லை. இன்னொன்று. அந்தந்த டிரைவர்கள் ஓட்டுவதில்லை. ஒவ்வொரு நாளைக்கு ஒவ்வொரு டிரைவர் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார். ஒரு வருடத்திற்கு இரண்டு டிரைவர்கள் ஒரு பஸ்ஸை கூடுமானவரையில் ஓட்டக்கூடிய முறையினை வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். இந்தத் துறையில் அனுபவம் உள்ளவன் என்ற காரணத்தினால் சொல்லிக் கொள்கிறேன். டிரைவர்களை அப்படி குறிப்பிட்ட பஸ்ஸில் கொஞ்ச நாட்களுக்குத் தொடர்ந்து போட்டால் அவர்கள் தங்களுடைய சொந்த வண்டிபோல் தன்னுடைய சொந்தப் பணம்போட்டு வாங்கியதைப்போல் பாதுகாத்துக்கொள்வார்கள். அமைச்சர்களாகட்டும், அதிகாரிகளாகட்டும் இன்று ஒரு டிரைவர், நாளைக்கு யாரோ ஒரு டிரைவர் என்று வந்து அவர்களுடைய காரை ஓட்டுவார்களானால் அவர்களே விரும்ப மாட்டார்கள். தன்னுடைய கார் ஓட்டுகிற ஆள் பழக்கப்பட்ட ஆளாக இருக்கவேண்டுமென்றுதான் விரும்புவார்கள். ஒரு ரூட்டிலே ஒரு பஸ்ஸிலே ஓடக்கூடிய டிரைவர் ஒரே ஆளாகத்தான் இருக்கவேண்டும். அடிக்கடி மாற்றக் கூடாது. அப்படி இருந்தால்தான் பஸ்களுக்கு அதிகமான சேதாரங்கள் ஏற்படாமல் கண்காணிக்க முடியும். ஒவ்வொரு டிரைவர்களாக மாற்றிக் கொண்டிருந்தால் கஷ்டங்கள்தான் ஏற்படும்.

பஸ்களில் டீசல் ஆயிலைப் போட்டு ஓட்டுகிறார்கள். அதிலே வரும் புகையைப் பார்க்கும்போது ஏதோ யுத்தம் நடக்கும்போது பின்னால் வருபவர்களுக்குத் தெரியாமல் இருப்பதற்காகப் புகையைக் கிளப்புவது போல் இருக்கிறது. பக்கத்தில் எந்தக் காரும் வரமுடியாத அளவுக்குப் புகை வருகிறது. அந்த டீசலிலே சல்பர் இருக்கிறது. இந்த மாதரி புகை வருமானால் நகரத்தில் இருப்பவர்களுடைய தேக ஆரோக்கியம் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்படும், பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கின்றவர்களுடைய தேக ஆரோக்கியம்

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. காசிராமன்]

எந்த அளவுக்கு பாதிக்கப்படும் என்று பார்க்க வேண்டும். பஸ்களை ஓட்டும் போது லிட்டருக்கு இரண்டைரை மைலாவது ஓட்ட வேண்டும். இந்த மாதிரி புகை வரும் நிலையில் அது எண்ணெயை அதிகமாகச் சாப்பிட்டு அதனுல் வரக்கூடிய நஷ்டம் எவ்வளவு லட்சக் கணக்குக்குப் போயிருக்கும் என்பதை தனித் தனியாக டீசல் ஆயில் கொடுப்பதையும், ஓடுகின்ற மைல்களின் கணக்கையும் எடுத்துப் பார்த்தால் தெரியும். பொதுப்பணம் இதனுல் விரயமாகிறது. இவ்வளவு பணம் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் நஷ்டம் ஆகிறது. தனிப்பட்ட ஒருவனுக்கு இப்படி நஷ்டம் ஏற்பட்டால் தொடர்ந்து எப்படி பஸ்களை ஓட்ட முடியும்? பொதுமக்களிடமிருந்து மற்ற இலாகாக்கள் மூலம் வசூலிக்கப்பட்ட வரிப் பணத்தில் இருந்து இந்த நஷ்டம் சரிக்கட்டப்பட்டு இந்த சர்விஸ்கள் ஓடுகின்றன. மக்கள் கொடுக்கின்ற வரிப்பணம் நல்ல காரியங்களுக்காகச் செலவழிக்கப்படாமல் சர்விஸ்களில் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தை ஈடுகட்ட உபயோகப்படுத்துவது சரிதானு, நியாயந்தானு என்பதை அரசை நடத்துகிறவர்கள் தங்கள் நெஞ்சைத் தொட்டுப் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

பிரேக்டவுனைப் பொறுத்தவரை பார்க்கும்போது நகரில் மாம்பலத்தில் இருந்து செகரடேரியட் வருவதற்குள் ஐந்தாறு பஸ்களாவது அடிபட்ட ஆமைகளைப் போல் நகர முடியாமல் வழியிலே நின்று கொண்டிருப்பதைப் பார்க்க முடியும். அப்படி நின்று கொண்டிருக்கும் பஸ்களிலே கண்டக்டர் இருக்கிருரா, டிரைவர் இருக்கிருரா என்று பார்த்தால் இல்லை. வேறு யாராவது ஆள் இருக்கிருரா என்று பார்த்தால் இல்லை. அந்த பஸ்கள் அத்தனையும் நடு ரோட்டில் அனுதையாக விடப்பட்டிருக்கின்றன. அதனுல் மிகவும் நெருக்கடி மிகுந்த மவுண்ட் ரோடு போன்ற சாலைகளில் போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுகிறது. நாலு ஆளை வைத்து அதை ஓரமாகத் தள்ளிக் கூட நிறுத்துவதில்லை. கண்டக்டர், டிரைவர் டெப்போவுக்குச் சென்று விடுகின்ருரோ அல்லது வேறு எங்கு போய் விடுகிருர்களோ தெரியவில்லை. இதனுல் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. 1—1—1970 முதல் நேற்று வரை 80 நாட்களுக்குள்ளாக ரோடு விபத்தால் 40 மரணங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. நான் உத்தேசமாகச் சொல்லவில்லை. மவுண்ட் ரோடில் ஸ்பென்சருக்கு எதிரில் உள்ள போலீஸ் கட்டடத்தில் போட்டிருப்பதைத்தான் கூறுகிறேன். சென்ற ஆண்டு 150 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இந்த ஆண்டு இந்த 80 நாட்களுக்குள்ளாக 40 பேர் இறந்திருக்கிருர்கள் என்ருல் இரண்டு நாளைக்கு ஒருவர் என்ற வீதம் சாலைப் போக்குவரத்தில் மரணம் அடைந்திருக்கிருர்கள். இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காக நல்ல முறையில் பணியாற்றும் போலீசாருக்கு இன்னும் நல்ல முறையில் பணியாற்றுவதற்கான ஊக்கத்தையும், ஆக்கத்தையும் காட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் செல்லும் வேகத்தைப் பார்த்தால் அது ஜெட் வேகத்தையும் தோற்கடித்துவிடும்போல் இருக்கிறது. போகின்ற பஸ் திருச்சிக்குப் போக வேண்டுமென்றால் அது போகின்ற வேகத்தைப் பார்க்கும்போது அது திருச்சிக்குப் போய்ச் சேராது திரும்பாத ஊருக்குக் கொண்டு போய்ச் சேர்த்துவிடும் போல் இருக்கிறது. இதனால் மக்களுக்கு ஆபத்து ஒரு பக்கம்; பஸ்கள் பழுதாகி ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் மாற்ற வேண்டிய நிலைமை, டயர் தேய்ந்து மாற்ற வேண்டிய நிலைமை எல்லாம் ஏற்படுவது மற்றொரு பக்கம். இதனால் இலாகாவுக்கு ஏற்படக்கூடிய தொல்லை இன்னொரு பக்கம். டிரைவர்கள் பஸ்களை விரட்டியடிக்கிறார்கள். அப்படி விரட்டாமல் இருக்க பஸ்களில் ஸ்பீடை ரெஸ்ட்ரிக்ட் பண்ணும் வகையில் 'கவர்னர்' பொருத்தப்பட்டால் பஸ்களில் ஸ்பீட் கட்டுக்குள் அடங்கி இருக்கும்.

நண்பர் மணி அவர்கள்கூடச் சொன்னார்கள். பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யும்போது யாரிடமாவது டிக்கட் இல்லையென்றால் அவர்களிடமிருந்து அதிகப்படியான காசு வாங்க வழி செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அந்த வகையில் மோட்டார் வண்டிச் சட்டத்தைத் திருத்தி அமைக்க வேண்டும். யாரிடமாவது டிக்கட் இல்லையென்றால் பஸ் புறப்பட்ட இடத்தில் இருந்து சார்ஜ் வசூலிக்கப்படும் என்ற அளவுக்கு விதிமுறைகளை ஏற்படுத்தினால் சென்னை பஸ்களில் ஏற்படும் வசூல் குறைவை ஓரளவு சமாளிக்க முடியும். சென்னை போக்குவரத்து இலாகாவிலுள்ள டிக்கெட்டுகள் போல் போலி டிக்கெட்டுகளை ஆறு, ஏழு வருடங்களுக்கு முன்பு போட்டார்கள். அப்போது அது கண்டு பிடிக்கப்பட்டு, சர்க்கிள் இன்ஸ்பெக்டரால் நகரில் எந்த அச்சகத்தில் அச்சிடப்பட்டது என்பதெல்லாம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. அதுமாதிரி ஏதாவது இப்போது இருக்கிறதா என்பதையும் பரிசீலிக்க வேண்டும். அதுமாதிரி இல்லையென்றால் நல்லது; இருந்தால் அவைகளை நீக்குவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

மோட்டார் வாகனங்களுக்குப் புதிதாக வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். வரி இல்லாமல் அரசாங்கம் நடத்த முடியாது என்பதை நானும் ஒத்துக் கொள்ளுகிறேன். காலப் போக்குக்குத் தகுந்தாற் போல் வரி அதிகப்பட வேண்டிவரும் என்பதை ஒத்துக்கொள்ளுகிறேன். வரியைப் போடும்போது, எந்த ஒரு தொழிலின் மீதோ, வியாபாரத்தின் மீதோ போடும்போது அந்தத் தொழில் அந்த வரியைத் தாங்குமா என்று யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். எந்த அளவுக்கு வருவாய் வருமென்று கருதுகிறார்களோ அந்தளவுக்கு மட்டுந்தான் வரி போடவேண்டும். ஒரு கோடி ரூபாய் இந்த வரியினால் வரும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். ஆனால் ஒருகோடி அறுபத்தி எட்டு லட்சம் ரூபாய் வந்திருக்கிறது. 68 சதவிகிதம் அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இது மிக அதிகமாகும். இந்தத் தொழில் பாதிக்கும் அளவுக்கு இருக்கிறது. விற்பனை வரியைக்

கூட்டியிருக்கிறார்கள்; சர்சார்ஜ் வேறு போட்டிருக்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் கன்ஸ்யூமர்சுக்கு இந்த விலை கூடாது என்று சொல்லுகிறார்கள். நடைமுறையில் வரும்போது பல ரூபங்களில் விலை கூடிவிடும். எல்லா உறுப்புகளின் விலையும் ஏற்றப்பட்டுவிடும். வரி அதிகம் என்று தனியார் துறையில் கூறும்போது நிறைய வருமானம் வரும்போது சர்க்காருக்கு வரி கொடுக்க ஏன் தயங்குகிறார்கள் என்று கேட்கிறார்கள். சராசரியாக எடுத்துக் கொண்டால், தனியார் துறையில் 50 பாசஞ்சர் கொண்ட பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டால் கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசா வீதம் போட்டு 400 கிலோ மீட்டருக்கு மொத்த வருமானம் இன்றைக்கு இருக்கிற ஆக்குபன்சி ரேஷியோ 65 பர்சன்ட் என்று வைத்துப் பார்க்கும்போது 1,42,000 ரூபாய் வரும். இப்போது போடப்பட்டிருக்கும் வரி விகிதம், தொழிலாளர்களுக்கு அவார்டு மூலம் கொடுக்க வேண்டிய அதிகப்படியான சம்பளம் எல்லாவற்றையும் பார்க்கும்போது 1,41,500 ரூபாய் செலவு வருகிறது. இது தவிர எதிர்பாராத செலவுகள் வேறு. எந்த விதமான விபத்தும் இல்லாமல், சங்கடமும் இல்லாமல் பஸ்கள் ஓடினால் ஒரு வருஷத்திற்கு 70,000 முதல் போட்டதற்கு 500 ரூபாய் வந்தால் அதிகம். இந்த அளவுக்குக்கூட வருவதில்லை. எழுபதாயிரத்தை ஃபிக்ஸெட் டெப்பாசிட்டில் போட்டால் கூட நாலாயிரத்துக்கும் அதிகமாக வட்டியே கிடைக்கும். நூற்றுக் கணக்கான தொழிலாளர்களை வேலைக்கு வைத்துக் கொள்ள வேண்டியதில்லை, வேறு பிரச்னைகள் இல்லை. நூற்றுக் கணக்கான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புக் கொடுக்கும் அந்தத் தொழில் மீது மேலும் மேலும் வரியைச் சுமத்துவது நியாயமல்ல. இந்த வரி உயர்வு மிகவும் அதிகமானது. ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு இந்த வரி உயர்வு இருக்கக் கூடாது என்பதையும் அரசு கவனத்தில் கொள்ளுவது நல்லது. சர்விசை எபிஷியன்ட் ஆக வைத்திருப்பதற்குத் தான் ஸ்பேர் பஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்ஸுக்கு அதிக வரி கட்டவேண்டுமென்று சொன்னால் எஃபிஷியன்சி பாதிக்கப்படும்.

தமிழக அரசு ஒரு பக்கம் தனக்கு வரக்கூடிய பெரும் வருவாயை இழந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். லூப்ஹோலைப் ப்ளக் செய்து அந்த வருவாயைப் பெற வழி செய்யவேண்டும். மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை மாற்றிவிட்டார்கள். தமிழகத்தில் பதினைந்தாயிரத்துக்கு மேற்பட்ட லாரிகள் இருக்கின்றன. அவற்றில் பத்தாயிரத்திற்கு மேற்பட்டவை மண்ணெண்ணெயில் ஓடுகின்றன. டீசல் ஆயிலுக்கு எவ்வளவு சேல்ஸ்டாக்ஸ் கொடுக்க வேண்டுமோ அதைவிட ஒன்றரைக் கோடி ரூபாய் அளவுக்கு இதனால் குறைவாகப் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மது அருந்தக் கூடாது என்று சட்டம் போட்டால் போதாது. மது விற்கக் கூடாது என்றும் சட்டம் போட வேண்டும். அதே போல் கெரோசினை உபயோகிக்கக் கூடாது என்று சொன்னால் மட்டும் போதாது, பஸ்களுக்கும், லாரிகளுக்கும் கெரோசினை விற்கக் கூடாது என்று சட்டம் கொண்டு

வரவேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது). இன்னும் ஐந்து நிமிடத்தில் முடித்து விடுகிறேன். வரி உயர்வு பற்றிச் சொல்லும் போது டவுன் சர்வீஸ்களுக்கு வரி உயர்வு இல்லை என்று சொன்னார்கள். அது டவுன் சர்வீஸைப் பொறுத்தவரையில் அரசின் ஒரு அபிமானத்தைக் காட்டுகிறதோ என்று நினைத்தேன். ஆனால் அதைப் பார்த்தபோது செயல்முறைக்குக் கொண்டு வரும்போது டவுன் சர்வீஸ் என்றால் சிட்டி லிமிட்டுக்கு உள்பட்ட டவுன் சர்வீஸ்களைத்தான் இந்த வரி உயர்வு பாதிக்காது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். சிட்டி லிமிட்டுக்கு உட்பட்ட எவ்வளவு ஓடுகின்றன? தமிழக அரசின் 700 பஸ்கள்தான் சிட்டி கார்ப்பரேஷன் எல்லைக்குள் ஓடுகின்றன. வேறு எந்த இடத்திலும் சிட்டி பஸ்கள் முனிசிப்பல் லிமிட்டுக்கு உட்பட்டு ஓடுவதாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே இந்த தமிழக அரசின் 700 பஸ்களுக்காகத்தான் இந்தச் சலுகை காட்டப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் இப்படி சிட்டி பஸ்களுக்கு இந்த விதிவிலக்கு அளிப்பதன் மூலம் நஷ்டம் கூடாமல் அந்த நஷ்டத்தை ஓரளவிற்கு குறைத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான் இந்த விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் வெளியே பார்க்கும்போது எல்லா டவுன் சர்வீஸ்களுக்கும் வரி உயர்வு இல்லை என்று தோன்றும்படியாக இருக்கிறது. அப்படி சிட்டி பஸ்களுக்கு விலக்கு அளிக்கப்படாவிட்டால் மேலும் 21 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய நிலைதான் ஏற்படும். அந்த நஷ்டத்தை குறைத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான் இந்த யுக்தி கையாளப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, மோட்டார் தொழிலாளர்கள்பற்றி ஒரு வார்த்தை. லேபர் அவார்ட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு இவ்வளவு அடிப்படைச் சம்பளம், இவ்வளவு அலவன்ஸ் என்றெல்லாம் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. பலர் இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு சரியான முறையில் சம்பளம் கொடுப்பதில்லை. அப்படிக் கொடுக்காதவர்களாக இருந்தாலும்கூட அவர்களுக்கு மேலும், மேலும் பர்மிட்ஸ் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆகவே, தொழிலாளர் நல இலாகாவிலிருந்து லேபர் ட்ரிப்யூனல் அல்லது இலாகாமூலம் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிற சம்பளம் கொடுத்து வருகிறார்கள் என்று சர்டிபிக்கேட் வந்தாலொழிய அந்த பஸ் அதிபர்களுக்கு மேலும் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்ற வகையில் உத்தரவு போடவேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்படிச் செய்வது தொழிலாளர்களுக்கு நன்மையைப் பயக்கும். தொழிலாளர்களின் பிராவிடன்ட் பண்ட் தொகையை பலர் அரசாங்கக் கஜானாவில் கட்டாமல் அல்லது அதற்குரிய ட்ரஸ்டில் கட்டாமல் அவற்றை தங்களுடைய நலனுக்காக பயன்படுத்தி வருகிறார்கள். அதை கண்காணித்து அவ்விதம் நடப்பதைத் தவிர்க்கும் விதத்தில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவேண்டும்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. காசிராமன்]

அடுத்தபடியாக, ஓவர்லோடு ஏற்றும்போது அதற்கு கண்டக்டரையும் ஓனர்களையும் பொறுப்பாளிகளாகப் போடுகிறார்கள். ஓனர் எங்கேயோ இருக்கிறார். இந்த ஓவர்லோடைக் குறைக்க வேண்டுமென்றால் கண்டக்டரை மட்டும் அதற்குப் பொறுப்பாளியாக்கினால் ஒரு கண்டக்டராவது ஒரு ஸீட் ஓவர்லோட் ஏற்றுகிறாரா என்று பாருங்கள். யாரும் செய்யமாட்டார்கள். அப்போது பிரயாணிகளுக்கும் வசதியாக இருக்கும். அதையும் செய்ய வேண்டும். ஆர்.டி.ஓ. வை ஆர்.டீ.ஓ. ஆகப் போட்டால் 375-25-800 என்றளவிற்கு சம்பளம் தரப்படுகிறது. ஆனால் ஆர்.டீ.ஓ. வை ஆர்.டி.ஓ. ஆகப் போட்டால் 350-25-650 என்ற சம்பளம் தரப்படுகிறது. அதைக் குறைக்கவேண்டுமென்று நான்சொல்லவில்லை. நான் சொல்லவிரும்புவது என்னவென்றால் 70,000 ரூபாய் விலை உள்ள பஸ்களை 400 பஸ்களை நிர்வாகம் செய்யக்கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். பெரிய பொறுப்பில், பெரிய பதவியில் இருப்பவர்களுக்கு நல்லமுறையில் சம்பளம் தரப்படவேண்டும். அதேபோல் அந்த இலாகாவில் பணிபுரியும் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் போன்றவர்களுக்கு நல்லமுறையில் ப்ரமோஷன்ஸ் எல்லாம் கொடுத்து இவ்விலாகா நல்லமுறையில் இயங்கும்படிச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, ஆர்.டீ.ஓ. ஆபீஸ்களுக்கு லட்சக்கணக்கான ரூபாய் வரியாகக் கட்டுகிறவர்கள் செல்கிறார்கள். அவர்கள் போனால் உட்காரக்கூட நாற்காலி பெஞ்ச் கிடையாது என்ற நிலைதான் இருக்கிறது. ஆப்பரேட்டர்கள் கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள், ஆகவே அவர்கள் உட்கார வசதி வேண்டாம்; ஆனால் வருகிற வக்கீல்களுக்கு உட்காருவதற்கு வசதி இருக்கவேண்டாமா? ஆகவே ஆர்.டீ.ஓ. ஆபீஸ்களில் வருகிறவர்கள் உட்காருவதற்கு வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த ஆர்.டீ.ஓ. ஆபீஸ் ஊருக்கு வெகு தொலைவில் இருக்கிறது. அங்கு போயிவிட்டு வந்தால் விருதம் இருப்பதுபோல், பட்டினி கிடப்பது போல்தான் இருக்கிறது. ஆகவே ஆர்.டீ.ஓ. அலுவலகங்களில் தக்க வசதிகள் செய்து கொடுப்பதோடு அந்த அலுவலகங்கள் நகருக்கு மத்தியில் இருக்கக்கூடிய அளவிற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த சந்தர்ப்பத்தை அளித்ததற்காக எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : சட்டப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பாக இந்த மன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கைகளின் பேரில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களது மேலான கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். மொத்தத்தில் சுமார் 14 பேர்கள் தங்கள் கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். காலையில் என் முன்னுரையில் நான் கேட்டுக்கொண்ட வேண்டுகோளுக்கு இணங்க உறுப்பினர்கள்

நல்ல பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருப்பதற்காக எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளகடமைப் பட்டுள்ளேன். இக் கோரிக்கைகள் மீது நடைபெற்ற விவாதத்தில் உணர்ச்சி வசப்படா மலும் கோபப்படாமலும் கருத்துக்களை நல்ல முறையில் எடுத்துச் சொன்னதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ள நான் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன்.

இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள மாற்றங்கள் பற்றிக் குறிப்பிடும்போது நண்பர்கள் சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். அமைச்சரவையின் பொறுப்பு கூட்டுப் பொறுப்பு என்பது உங்கள் அனைவருக்கும் தெரியும். இலாகா மாற்றத்தால் கொள்கை மாற்றம் இல்லை என்பதை தெளிவாக தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த விவாதத்தை துவக்கி வைத்துப் பேசிய மார்டின் அவர்கள் அவர்களுக்கு இயல்பான சில கருத்துக்களை பேசுவதோடு அதே மாதிரி நல்லமுறையில் கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னதற்காக அவர்களுக்கு என் நன்றியைக் கூறிகொள்ள கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். உறுப்பினர்கள் தொடர்ந்து நல்ல பல கருத்துக்களை எடுத்துரைத்தார்கள்.

போக்குவரத்துத் துறையை இரண்டு வகையாகப் பிரிக்கலாம். ஒன்று அரசுப் போக்குவரத்து. இன்னொன்று, தனியார் போக்குவரத்து. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இது ஒரு பெரிய நிறுவனமாகும் என்பதை அனைவரும் உணருவார்கள். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் 2,000 பஸ்களை அரசு நிர்வகித்து நடத்திவருகிறது. அதில் 20,000 க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள். போக்குவரத்து மூலம் சென்னை நகரில் மட்டும் பத்து லட்சம் பேர்கள் பலனடைகிறார்கள். சென்னை நகரைப்பொறுத்து அரசுப் போக்குவரத்து மிக மிக முக்கியமான போக்குவரத்தாக பணியாற்றி வருகிறது. குறிப்பாக ஏழைகளும் நடுத்தர வகுப்பு மக்களும் அதிகமாக அரசுப் போக்குவரத்தை நம்பித்தான் இருக்கிறார்கள். என் முன்னுரையில் கூறியிருப்பதைப் போல் 78% பேர்கள் அரசு போக்குவரத்தை நம்பியிருக்கிறார்கள்.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைப்பற்றித்தான் இங்கு அதிகமாகப் பேசப்பட்டது. தனியார் துறை போக்குவரத்தைப் பற்றி ஒரு உறுப்பினர் மட்டும் கருத்தை தெரிவித்தார். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் முதலீடு போட்டு அந்த நிறுவனம் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அரசுடமையாக்க வேண்டும் என்பது சர்க்காரின் கொள்கையாகும். அந்த அடிப்படையில்தான் அரசு திட்டமிட்டு பஸ் வழித்தடங்களை எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கி வருவது உங்களுக்குத் தெரியும். ஒன்றை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். திரு. காசிராமன் அவர்கள் நிறுவ

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

னத்தில்கூட சில குறைகள் ஏற்படலாம். அதைவிட பெரிய நிறுவனமாக இருக்கிறது அரசுத் துறைப் போக்குவரத்து. ஆகவே, 2,000 பஸ்கள் உள்ள ஒரு நிறுவனத்தில் சில குறைபாடுகள் இருக்கலாம். இல்லை என்று மறுப்பதற்கு நான் தயாராகயில்லை. ஆனால் ஏற்படுகிற சிறிய குறைகளை மிகைப்படுத்திப் பேசுவதன் விளைவாக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகிற வர்களிடையே உள்ள மொரோல் கெடுகிற நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே சிறிய குறைகளை பெரிதாக்கி சட்டமன்றத்திலும் வெளி யிலும் பேசுவது என்பது மக்கள் மனதில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை மிகமிக மோசமாக நடைபெறுகிறதோ என்ற சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தும். ஆகவே, சிறிய குறைபாடுகளை பெரிதாக ஆக்காமல் இத்துறை நல்லமுறையில் பணியாற்றுவதற்குத் தகுந்த முறையில் உள்ள ஆலோசனைகளை மேலும் சொல்லவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. மார்டின் அவர்கள் பேசும்போது அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறையில் ஏற்படுகிற நஷ்டத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அரசின் நிர்வாகத் திறமைக் குறைவு காரணமாக அல்லது அலட்சியப் போக்கின் காரணமாகத்தான் இவ்வளவு லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகிறதோ என்று நான் கருதுகிறேன். ஆனால் புள்ளி விவரங்களைப் பார்க்கும்போது நம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எம். சி. பாலன் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல், இந்தியாவிலுள்ள பல மாநிலங்களில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. அந்தப் புள்ளிவிவரங்களைப் பார்க்கும்போது பம்பாயில் பி.ஈ.எஸ்.டி. நிறுவனத்தில் 1968-69-ல் 94 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்திய நாட்டின் தலைநகரமான டெல்லியில், டி.டி.யு. நிறுவனத்தின்மூலம் நடை பெறும் போக்குவரத்தில் 1968-69-இல் ஏற்பட்ட நஷ்டம் 49 இலட்ச மாகும். பெங்களூரில் 300 பஸ்களைக் கொண்ட சிட்டி பிராஞ்சிலே 20 இலட்சம் ரூபாயும், தொழில் நகரமான அகமதாபாத்திலே 500 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கும் அந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே 8.85 இலட்சம் ரூபாயும் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத்துறையிலே, சென்னை மாநகரத்திலே மட்டும் 44.37 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட் டிருக்கிறது. 1969-70-இல் 29.37 இலட்சம் என்ற அளவுக்கு நிலைமைகள் சீர்பட்டிருப்பதை நீங்களெல்லோரும் பாராட்டுவீர்கள் என்றே நான் நம்புகிறேன்.

எனவே, நம்முடைய அரசு போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையிலே செயல்பட்டு வருகிறது என்பது எல்லோரும் ஒத்துக் கொள்ளவேண்டிய உண்மை என்பதும், இன்னும் முன்னேற வேண்டும், இன்னும் திறம்படச் செய்ய வேண்டுமென்பதில் கருத்து வேறுபாடு கிடையாது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். ஆனால் மற்ற மாநிலங்களிலே நடைபெறும் போக்குவரத்துத் துறையோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்பொழுது நாம்

எவ்வளவோ முன்னேறியிருக்கிறோம் என்று நாம் திருப்திபடும் அளவுக்கு காரியங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்படும் பேருந்துகளைப்பற்றி விளக்கமாக சபையிலே சொல்லவேண்டிய அவசியமில்லை, ஏற்கெனவே 2, 3 ஆண்டுகளாக சட்டமன்றத்திலே விவாதம் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றது. திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் கூறினார்கள் என்று கருதுகிறேன், இந்த ஆண்டு ஒரு வழித்தடம் மட்டும்தானே நாட்டுடமையாக்கப்பட்டது என்ற வினாவை எழுப்பினார்கள். நம்முடைய அரசினுடைய கொள்கை, 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களில் 'ரூட் பர்மிட் எக்ஸ்பயர்' ஆகும்பொழுது மேற்கொள்ள வேண்டுமென்ற கொள்கையைக் கொண்டிருப்பதால் இந்த ஆண்டு அப்படி ரூட் பர்மிட் எக்ஸ்பயர் ஆனது ஒன்றுதான். எனவே, அந்த ஒன்று நாட்டுடமையாக்கப்பட்டது. 1969 மார்ச் 31-ம் நாளுக்குள் 418 வழித்தடங்களை தமிழக அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது. 1969-70-ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒரு வழித்தடத்தையும் சேர்த்து, 419 வழித்தடங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்கள் அரசுக்கு நல்ல ஆலோசனைகளைக் கூறினார்கள். அரசு போக்குவரத்துத்துறை எந்த வகையில் செயல்பட்டால் இலாபகரமாக நடத்த முடியும் என்று பல பல கருத்துக்களைக் கூறினார்கள். அந்தக் கருத்துக்களுக்கு நான் நன்றி சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டுள்ளேன். அவரும், அவரைப்போன்று நண்பர்களும் கூறிய மேலான ஆலோசனைகளைக் கொண்டு செயல்பட நாங்கள் மேற்கொள்வோம் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

அவர்கள் சொன்னார்கள், இப்பொழுது பஸ் முதலாளிகள் தங்களுடைய பர்மிட்டுகளை விலை கூறுகிறார்கள், விலைக்கு விற்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைக் கூறினார்கள். மோட்டார் வெஹிகில்ஸ் ஆக்ட் செக்ஷன் 60(1) (c -ன் கீழ் அப்படி பர்மிட்டுகளை வியாபாரம் செய்பவர்கள்மீது நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். ரூட் பர்மிட்டுகளைக் கேன்சல் செய்ய முடியும் என்று விதிமுறை இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்களுக்கு, ஏதாவது ஒரு பஸ் முதலாளி அப்படிச் செய்திருப்பதாக விவரம் இருந்தால், எங்களுக்குக் கொடுத்தால் நிச்சயமாக அதிகாரி மூலமாக நாங்கள் நடவடிக்கை எடுப்போம் என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

மற்றொரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். திருச்சியிலே இருக்கும் டாக்சிகளில் மீட்டர்கள் பொருத்துவதை 5, 6 ஆண்டுகள் தள்ளி வைக்கவேண்டுமென்று கூறினார்கள். டாக்சி டிரைவர்களும், டாக்சி ஓனர்களும் பெரிதும் வரவேற்கத் தக்க முடிவாக இருந்தாலும்,

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

பொதுமக்களின் நலன்களையும் பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. டாக்சிக்காரர்கள் கூப்பிட்ட இடத்திற்கு வருவதில்லை என்ற குற்றச்சாட்டு சொல்லப்படுகிறது. இந்த மன்றத்திலேயும் ஒரு அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார்கள், சட்டமன்ற விடுதிக்குச் செல்ல அழைத்தும் வர மறுத்துவிட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆகவே இப்படிப்பட்ட குறைபாடுகள் ஏற்படாமல் இருக்கும் முறையிலேயும், கட்டணங்களைப் பொறுத்த முறையிலேயும், டாக்சிகளுக்கு மீட்டர் பொருத்த வேண்டுமென்ற கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. அதை அமலுக்குக் கொண்டுவருவதற்கான முயற்சிகளையும் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் திருச்சியில் அதனால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுவதாகத் திருச்சியைச் சேர்ந்த டாக்சி சொந்தக்காரர்களும், டிரைவர்களும் அரசாங்கத்திற்கு வேண்டுகோள் விடுத்திருப்பதால் இந்த ஆண்டு ஜனவரி மாதத்திலிருந்து 6 மாத காலத்திற்கு அதை அமல்படுத்துவதை நாங்கள் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம். பிரச்சினைகளை பூரணமாக மறுபடியும் பரிசீலனை செய்து, முடிவுக்கு வர முடியும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். அந்த முடிவிற்குத் துணையிருக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்களையும், திருச்சி நகரத்து டாக்சி சொந்தக்காரர்களையும், டிரைவர்களையும் நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய திரு. மணி அவர்கள் திருச்சி நகரத்திற்கு இன்னும் சில சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி தர வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களைப் பொறுத்த வரையிலும், திருச்சியிலே எத்தனை சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்ற தடை ஏதும் கிடையாது. ஆனால் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை அதிகப்படுத்தக் கூடாது என்பது ஒரு கொள்கையாக இருக்கிறது என்றாலும், திருச்சியைப் பொறுத்தவரையில், சைக்கிள் ரிக்ஷக்களைப் பொறுத்த வரையில் ஸீலிங் விதிக்கப்படவில்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்கள் முயற்சியெடுத்துக் கொண்டால், அதிகாரிகளும் இன்னும் சில சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி தருவார்கள். அரசுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளிலிருந்து, கடன்களை சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்குக் கொடுக்கும் முறையை உருவாக்க முடியும் என்று குறிப்பிட்டிருப்பது பாராட்டத்தக்கது. அதில் அவர்கள் வெற்றிபெறுவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

நாட்டுடமைக் கொள்கை பற்றிப் பேசும்பொழுது இங்கு சில அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள், 10 பஸ்களுக்குமேல் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., ஏபிடி., டிவிஸ்., போன்ற நிறுவனங்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று. இன்றைக்கு அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கும் கொள்கை 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை அரசுடமையாக்க வேண்டுமென்பது. அது இன்று நடைமுறைக்கு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. 75 மைல்களுக்குமேல் உள்ள ரூட்டுகளில் இரண்டாண்டு

காலம் வரை பல ரூட்டுகள் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. இதை ஸ்டெபிலைஸ் செய்து, கன்சாலிடேட் செய்யும்வரை, அங்கத்தினர்கள் கூறிய கருத்துக்கள் இப்பொழுது பரிசிலனையில் இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். பின்னுல் அது பற்றிய நிலை எப்படி ஏற்படுகிறதோ அப்பொழுது அதுபற்றி பரிசீலிக்கக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

திரு. கோவிந்தராஜன் அவர்கள் கூறினுர்கள். சிறு ஆபரேட்டர்களை உற்சாகப்படுத்த வேண்டுமென்பது கொள்கைதான். நமது அரசும் அதற்கு ஒரு நிலையிலே காரியங்களைச் செய்து வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

ஆமனிபஸ்ஸைப்பற்றிப் பெரிய பிரச்னையாகப் பேசினுர்கள். நான்கூட, திரு. காசிராமன் அவர்கள் தனியார் பஸ்ஸுக்கு டாக்ஸ் அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லும் நேரத்தில், ஆம்னிபஸ் பற்றியும் சொல்லுவார்கள் என்று எதிர்ப்பார்த்தேன். ஆனுல் அவர்கள் பேச்சில் அது சம்பந்தமாக ஆம்னிபஸ் பற்றிப் பேச்சு வாராததால் கட்டணம் விதித்திருப்பது சரி என்று கருது கிறுர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். ஆம்னிபஸ் பின்பற்றும் முறைகளைத் தவிர்க்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அவர்கள் சொல்லிய மாதிரி செந்தில் டிரான்ஸ்போர்ட், பழனியப்பா டிரான்ஸ்போர்ட் போன்றவர்கள் இப்படி ஈடுபடுவதாகத் தகவல்கள் கிடைத்திருக்கின்றன. அரசாங்க அதிகாரிகளும் சில டிராவல் கம்பெனி மீது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறுர்கள். சட்டமன்றக் கருத்தின் அடிப்படையிலே, ஆம்னிபஸ் சொந்தக்காரர்களும் தனியார்துறை பஸ்களோடும், அரசாங்கத்துறை பஸ்களோடும் போட்டியாக அவர்கள் செயல்பட மாட்டார்கள் என்று நம்புகிறேன். அப்படிச் செயல்பட்டால் நிச்சயமாக சட்டப்படி உரிய நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தயங்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

நண்பர்கள் பேசும்பொழுது சொன்னுர்கள். ஸ்டூடண்ட்ஸ் ஸ்பெஷலை நிறுத்திவிட்டதைப்பற்றி திரு. மார்டின் அவர்களும் பேசினுர்கள். அதற்கான முறையில் பழையபடி ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சொன்னுர்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஸ்டூடண்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் பஸ்களைப்பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு ஸ்டூடண்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் தேவையில்லை என்ற அளவுக்கு, கல்லூரிகளுக்கே அரசாங்கத்தால் நிர்ணயிக்கப்படும் விலையில் பஸ்களைக் கொடுக்கலாம் என்று முடிவு செய்யப்பட்டு, ஹிந்து நேஷனல் காலேஜ், குன்றத்தூருக்கு 3பஸ்களும், டெக்னிகல் எஜுகேஷன் இன்ஸ்டிடியூட், கிண்டி, இன்ஜினியரிங் காலேஜ், பி.பி.டி.-க்கு 3 பஸ்களும், பிரிசிடென்சி காலேஜுக்கு 2 பஸ்களும், சைனிக் ஸ்கூல், அமராவதிக்கு 1 பஸ்ஸும் ஆக 8 பஸ்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் கோரிக்கைகள் வந்திருக்கின்றன.

Queen Mary's College-க்கு 2 பஸ்களும்
Government Arts College-க்கு 2 பஸ்களும்
Women's Arts College, North Madras-க்கு 1 பஸ்ஸும்
S.I.V.E.T. College, Gowriwakkam-க்கு 1 பஸ்ஸும்
Vaishnava College-க்கு 2 பஸ்களும்
A. C. College of Engineering, Karaikudi-க்கு 1 பஸ்ஸும்
Parasakti College, Courtallam-க்கு 1 பஸ்ஸும்

ஆக 10 பஸ்கள் கோரி, கல்லூரிகள் மூலம் கோரிக்கைகள் வந்திருக்கின்றன. இந்த 10 பஸ்களும் அரசாங்கம் நிர்ணயித்த விலைக்குக் கொடுக்க உடனே உத்தரவு பிறப்பிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். மாணவர்களின் கோரிக்கைகளையும் இந்த அரசு கவனித்து செயல்பட்டுவரும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. காசிராமன் அவர்கள் பஸ்கள் வேகமாகச் செல்லுவதுபற்றி சொன்னார்கள், கவர்னர்கள் போடவேண்டும் என்ற குறிப்பைச் சொன்னார்கள். நமது அரசு போக்குவரத்துத் துறை மூலமாக தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். எக்ஸ்பிரஸ் 70 கிலோமீட்டர் பெர் ஹவர், மொபசில் பஸ் 50 கிலோ மீட்டர் பெர் ஹவர், சிடி பஸ் 40 கிலோ மீட்டர் பெர் ஹவர் என்ற அளவுக்கு வேகம் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு, இன்று செயல்பட்டுவருகிறது. எனவே, இதைப்பற்றி அதிகமான அளவுக்கு பிரச்னை இல்லை என்றே நான் நினைக்கிறேன்.

பஸ்களைப் பற்றி பேசும்பொழுது அரசு பஸ்கள் சரியான முறையில் பராமரிக்கப்படவில்லை, சுத்தமாக வைக்கப்படவில்லை என்று பலவித குற்றச் சாட்டுகள் சுமத்தப்பட்டன. நம்முடைய நண்பர் கோவிந்தராஜன் அவர்கள் தொழிற்சங்கத்தில் ஈடுபாடு கொண்டவர்கள். தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகளில் அக்கறை கொண்டவர்கள். அவர்கள் சொன்ன குறிப்பைப்பற்றி நான் நம்முடைய அதிகாரிகளிடம் விவரங்கள் கேட்டிருந்தேன். அவர்கள் சொன்னமாதிரி 40 பஸ்களுக்கு இரண்டு கிளீனர்கள் இல்லை. 10 பஸ்களுக்கு இரண்டு கிளீனர்கள் சுத்தம் செய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்டு, வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. இவைகளையெல்லாம் செய்தால் மட்டும் சுத்தம் ஏற்பட்டு விடாது. தொழிலாளர்களிடையே மனமாற்றம் ஏற்படவேண்டும், தொழிற் சங்கத் தலைவர்கள் மிக அதிகமாக ஒத்துழைப்பைத் தரவேண்டும், மக்களுடைய பாராட்டைப் பெறவேண்டும். அப்பொழுதுதான் மக்களுக்கு பயன்தரத்தக்க அளவில் செயல்படலாம், தொழிலாளர்களுடைய குறைகள் அகற்றப்பட்டு அவர்கள் நல்ல முறையில் முன்னேறுவதற்கான சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை டயர் ரீட்ரிடிங்க்காக டயர்களை தனியார் ஸ்தாபனத்திற்குக் கொடுத்து வருவதாக திரு. கோவிந்தராஜன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படி தனியார் ஸ்தாபனங்களுக்கு கொடுக்கப்படவில்லை. நமது அரசுத் துறையின் மூலம் தான் வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. We have two plants for retreading, one in Madras and another in Nagercoil அரசுத் துறை மூலமாகத்தான் ரீட்ரிடிங் செய்யப்பட்டு வருகிறது.

நண்பர் திரு. போஜன் அவர்கள் 25 பைசா கொடுத்து முன்கூட்டியே டோகன் பெறுகிறோம், இடமில்லாவிட்டால் அந்தப் பணத்தையாவது திருப்பிக் கொடுத்து விடுவார்களா என்றெல்லாம் குறைப்பட்டுக் கொண்டார். நண்பர் போஜன் அவர்களுக்கு அந்தக் கஷ்டம் இருக்காது. அவர்கள் வசதியுள்ளவர்கள். இருபத்தைந்து பைசா இல்லை, 50 பைசா வேண்டுமானாலும் கொடுத்து விடுவார்கள். மற்றவர்களுக்காகத்தான் வாதாடுகிறார்கள். ஆனால், இப்படி ஒரு முறை ஏற்படுத்துவதன் மூலமாக எந்த இடத்திலே ரிசர்வேஷன் செய்ய முடியாதோ அந்த ஸ்டேஷன்களில்தான் இப்படி பிரையாரிடி கொடுப்பதற்காக டோகன்கள் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. இப்படி டோகன்கள் கொடுப்பதினால் அந்த பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணிகளுக்கு வசதியை ஏற்படுத்த முடியும் என்ற அடிப்படையில் இந்த முறை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி பெறக்கூடிய 25 காசு காஸ்டு ஆஃப் ஸ்டாஃப் அண்டு ஸ்டேஷனரி, இம்மாதிரி சில்லரை செலவுகளுக்காகத்தான் உபயோகப்படுத்தப்படுகிறதே தவிர, வேறு அல்ல. எனவே, இந்தப் பிரச்சினையை நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் போஜன் அவர்கள் வலியுறுத்த மாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் மணி அவர்கள் பேசும் பொழுது வழித்தடங்களை குறுகிய பாதைகளாக, ஷார்டெஸ்டு ரூட்களாக செய்வதற்கான முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கான முயற்சிகளை நம்முடைய இலாகா எடுத்து வருகிறது. சென்னை-தஞ்சாவூரைப் பொறுத்த வரையில், முதலில் பாண்டிச்சேரி வழியாக சென்னையிலிருந்து சென்றுகொண்டிருந்த வழித்தடம் இப்பொழுது வேறு வழியாக சற்று சுருக்கமான வழியில் செல்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்து, அதைப்போல இப்பொழுது பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இது போன்ற பிரச்னைகளிலெல்லாம் நம்முடைய அரசு கவனித்து, நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டுவரும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் ஹிஸ்டரி ஷீட் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். ஹிஸ்டரி ஷீட் இப்பொழுது வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எப்பொழுது மேஜர் ரிப்பேர் செய்யப்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

பட்டது என்பதற்கெல்லாம் ஹிஸ்டரி ஷீட் வைக்கப்பட்டு அந்த முறையில்தான் பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதைப்பற்றி அவசியமான நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் சிலர் முக்கியமான ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். இந்த நிறுவனம் மிகப் பெரிய அளவில் இருப்பதால், நிர்வாக வசதி குறைவாக இருக்கிறது, ரீஜனல் பேஸிஸில் பிரிக்கப்படவேண்டும் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். நான் பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட பிறகு நமது முதல் அமைச்சர் அவர்களின் அனுமதியுடன் இது பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. ரீஜன் வாரியாக தமிழ் நாடு முழுவதும் சில ரீஜன்களாக பிரிக்கப்பட்டு, நிர்வாகத்திற்கான ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும் என்றும், சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் கூட சில பகுதிகளாக, ரீஜன் வாரியாக பிரிக்கப்பட்டு, நிர்வாக வசதிகளுக்கு ஏற்பாடு செய்யலாம் என்பது பற்றியும் ஆலோசித்து வருகிறோம். நம்முடைய இலகாவின் செயலாளர் மூலமும், இயக்குநர் மூலமும் இந்தத் திட்டம் பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. அந்தத் திட்டம் எந்த அளவுக்குப் பலன் தரும் என்பது பற்றி அரசு முடிவெடுத்த பிறகு, இது நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் டாக்ஸிக்கு அனுமதி தருவது குறிப்பிட்டவர்களுக்கு தான் தரவேண்டும், சொந்தக்காரர்—டிரைவர் என்ற அளவுக்குக் கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இப்பொழுதும் சில விதிமுறைகளின்படி டாக்ஸி பெர்மிட்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்திற்குச் செல்லவேண்டுமென்றால், டாக்ஸி டிரைவருக்கு இடம் தெரியாமல் சரியான இடத்தில் கொண்டு போய்ச் சேர்ப்பதில்லை என்று குற்றச்சாட்டை சுமத்தினார்கள்.

அதற்கான விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. மெட்ராஸ் மோட்டார் வெஹிகில்ஸ் ரூல்ஸ் 5ஸி-யின்படி அவர்களை பரீட்சித்துப் பார்த்து அனுமதி கொடுப்பதற்கு விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. டாக்ஸி பெர்மிட்கள் கொடுப்பதற்கு முன்னால் அந்த விதிமுறைகளை உபயோகப்படுத்தி, சென்னையில் ஒவ்வொரு பகுதியும் எங்கே இருக்கிறது என்று கேட்டு ஒரு பரீட்சை வைத்துக் கொடுப்பதற்கு விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. பரீட்சை வைத்தால் எவ்வளவு பேர்கள் அதில் தேர்ச்சி பெறுவார்கள் என்று நம்மால் சொல்ல முடியாது. ஆனால், சென்னையில் இருக்கிற எல்லா இடங்களையும் யாரும் தெரிந்துவைத்திருக்க முடியாது. அனுபவாயிலாகத்தான் அம்மாதிரி அறிவைப் பெறமுடியும். எனவே, இந்த விதிமுறைகள் ஏற்கனவே இருக்கிற காரணத்தினால் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லிய கருத்தை, இப்பொழுது ஒரு

குறிப்பிட்ட சிலருக்கு மாத்திரம் பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டும் என்ற முறையை ஏற்றுக்கொள்ள இயலாது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தப்படியாக நோ-பார்கிங் ஸ்டேஷன்களைப் பற்றி சொன்னார்கள். அது கவனிக்கப்படவேண்டிய ஒரு முக்கியமான பிரச்னை. நெரிசலான பகுதிகளில் தான் விரும்பிய இடங்களி லெல்லாம் கார்களை நிறுத்துவதனால் போக்குவரத்திற்கு இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது என்ற காரணத்தினால், நிச்சயம் அது செயல்படுத்த வேண்டிய திட்டம் என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் கூறிய கருத்து பரிசீலிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். டாக்ஸி கட்டணங்களை உயர்த்தவேண்டுமென்று அவர்கள் சொன்னார்கள். அது மக்களால் எந்த அளவுக்கு வரவேற்கப்படும் என்பது என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. அது கொள்கை அளவிலே பரிசீலிக்கப்படவேண்டிய ஒன்று. அந்த அளவுக்கு அதையும் பரிசீலிப்பதாகத் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பம்பாயிலுள்ள ஒரு திட்டத்தைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஒரு குறிப்பிட்டவர் களுக்கு மாத்திரம் இப்படி அனுமதி கொடுப்பதன் மூலம் அவர்கள் சொந்தக்காரர்களாக மாறுகிற நல்ல வாய்ப்பு பம்பாயில் இருப்ப தாகக் குறிப்பிட்டார்கள். அந்த அடிப்படையில் நம்முடைய அரசு அதைப்பற்றியும் பரிசீலிக்கத் தயாராக இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்களுடைய எண்ணம் அரசாங்க உடைமையாக்கப்பட்ட பாங்குகள் மூலம் கடன் தொகையைப் பெற்று, அந்தக் கடன் தொகையின் மூலம் டாக்ஸி வாங்கி, டாக்ஸி டிரைவர்களை சொந்தக்காரர்களாக ஆக்க வேண்டுமென்பது. அந்த திட்டம் உள்ளபடியே பாராட்டத்தக்க திட்டமாகும். அந்த திட்டத்திற்கு நம்முடைய அரசு துணையாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே பேசிய உறுப்பினர் மாண்புமிகு தீர்த்தகிரி கவுண்டர் அவர்கள் தனியார் துறைக்குப் பாதுகாப்பாகத் தான் பல கருத்துகளைச் சொன்னார்கள். அவர்களுடைய புதிய காங்கிரஸ் கொள்கை அதுதானோ என்னவோ எனக்குத் தெரியாது. தனியார் பஸ்களைப்பற்றி, விதிக்கப்பட்டிருக்கிற கட்டண உயர்வு, அதனால் பாதிக்கப்பட்டு ஏற்படுகிற பெரிய கஷ்டம் இவைகளைப்பற்றி யெல்லாம் சொன்னார்கள்.

ஆனால் இப்போது நம்முடைய அரசு விதித்திருக்கிற உயர்வுக் கட்டணம் மூலமாக 1½ கோடி ரூபாய்க்கு வருமானம் வருகிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள், இந்தக் கட்டண உயர்வை சட்டமன்றத்தில் கொண்டு வராமல் உயர்த்தியிருப்பது சரியல்ல, அது சட்டமன்றத்தை அவமதிப்ப

தாகாதா என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இந்த உயர்வை விதித்த நேரத்தில் சட்டமன்றம் கூடவில்லையென்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பட்ஜெட் சமர்ப்பிப்பதற்கு முன்னாலே கட்டண உயர்வுகள் வெளியிடப்பட்டிருக்கின்றன. சட்டமன்றத்தில் இதைத் தெரிவிக்க வேண்டிய காலகட்டம் ஏற்படாத காரணத்தால்தான் இது செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, உறுப்பினர் அவர்கள் தவறாக கருதிக் கொள்ள வேண்டாமென்று தெரிவித்துக்கொள் கிறேன்.

இப்போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கட்டண விகிதங்கள்பற்றிப் பேசப் பட்டது. இதற்காக நோட்டிபிகேஷன் வெளியிட்டிருக்கிறோம். ஆட்சேபணைகள் கேட்கப்பட்டிருக்கின்றன. பல பஸ் முதலாளிகள் உள்துறை செயலாளரிடத்தில் ஆட்சேபம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். விரைவில் இதற்கு ஒரு நல்ல முடிவு எடுக்க இருக்கிறோம்.

அடுத்து திரு. டி. மார்டின் அவர்கள் சில ரூட்டுகள் கைவிடப் பட்டுவிட்டன, அவைகளை மறுபடியும் துவங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டார்கள். அதைப்பற்றிய குறிப்புக்களை நம்முடைய இயக்குநரிடத்தில் கேட்டதற்கு ஒரு குறிப்பு கொடுத்திருக்கிறார். அதற்கான காரணங்களைச் சொல்லியிருக்கிறார். அவர் கொடுத்த குறிப்பை அப்படியே படித்துவிடலாம் என்றிருக்கிறேன்.

5-A has been merged with 5. Number of trips have been increased in 5.

5-A used to start from Abhiramapuram. During peak hours, buses are still started from Abhiramapuram. 12-D. In view of abolition of this No., the number of buses in 12-B were increased. Course 12-D was similar to 12-B up to Mandavaili but started from Kodambakkam railway station when the over-bridge was under construction. Now we have added more buses on 12-B and 12-E. The route was shortened and the fare from Mylapore to Vadapalani was reduced by 10P.

12-G route bus is along route Vadapalani—Tiruvanmiyur. When we gathered data, we found that there was no through traffic of adequate amount. The earnings were very low and hence this was cancelled.

என்றாலும், தேவை இப்போது இருந்தாலும், அதற்குத் தகுந்த அளவிற்குப் பிரயாணிகள் வருவார்களானால் மறுபடியும் இந்த ரூட்டுகளில் பஸ்களை விடுவதற்குப் பரிசீலனை செய்வதற்கு எங்களுக்கு ஆட்சேபம் இல்லையென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களிலே நஷ்டம் அதிகம் என்று ஒரு சாராரும், இன்னொரு சாரார் நஷ்டம் இருந்தாலும் பப்ளிக் யுடிலிடி சர்வீஸ் என்ற நிலையில் இதைப் பொருட்படுத்தக்கூடாது என்றும் சொல்கிறார்கள். அரசாங்கம் இந்த இருவிதக் கருத்து களையும் கவனத்தில்கொண்டு தன் திட்டங்களை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர வேண்டியிருக்கிறது அரசுடைமையாக்குவதில்

நஷ்டம் தான் ஏற்படும் என்று தெரிந்தும்கூட அந்தப் பஸ்களை விடுவது எந்த அளவிற்குச் சரி என்று புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. பஸ் போக்குவரத்துப் பிரயாணிகள் பெருமளவுக்கு இருப்பார்களானால், நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்ற முறையிலே சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரையிலே இந்தக் காரியங்கள் நடைபெற்று வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

உயர்மட்டக் குழுவைப்பற்றி இங்கே கருத்து தெரிவித்தார்கள். உயர்மட்டக்குழுவின் அறிக்கையிலுள்ள சில முக்கியமான பகுதிகளை ஏற்கெனவே அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது, குறிப்பாக,

High Power Committee recommendations regarding Bata, night allowance; stitching charges for clerks and shroffs.

பேட்டா 1.35-லிருந்து 2 ரூபாய் ஆகியிருக்கிறது. நைட் அலவன்ஸ் ஒரு ரூபாயில் இருந்து 2 ரூபாய் ஆகியிருக்கிறது. இப்படியே ஸ்டிச்சிங் சார்ஜும் அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதன்மூலமாக மட்டும் நம்முடைய இலாகாவுக்கு 26 லட்சம் ரூபாய் ஆண்டு ஒன்றுக்கு செலவு ஏற்படுகிறது. இந்த ஆண்டு மட்டும் 13 லட்சம் ரூபாய் அளவிற்கு செலவு ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து, நம்முடைய நண்பர் திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி அவர்கள், தனியார் பஸ்களை அரசுடைமையாக்கும் நோக்கில், அந்த நிறுவனங்களில் வேலை செய்துவந்த தொழிலாளர்களை அரசு வேலைக்கு ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடாதா? ஓராண்டுக்கு மேலாகியும் இன்னும் சிலர் எடுக்கப்படாமல் இருக்கிறார்களே என்று மிகவும் அக்கறையோடு, கனிவோடு கேட்டார்கள். கனம் உறுப்பினருக்கு இருக்கின்ற அக்கறையைக்காட்டிலும் இவர்கள் விஷயத்தில் இந்த அரசுக்கு இருக்கின்ற அக்கறை குறைந்துவிடவில்லையென்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சில நேரங்களில் தனியார் பஸ்களை அரசுடைமையாக்கும் நோக்கில் அந்த முதலாளிகள் தவறான தகவல்களைத் தந்துவிடுகிறார்கள். அவர்கள் கொடுத்த தகவல் சரியானது என்று அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. சிலசமயங்களில் முதலாளிகள் வேண்டுமென்றே சிலரைச் சேர்த்து இவர்கள் எல்லாம் எங்கள் நிறுவனத்தில் வேலைசெய்து வந்தார்கள் என்று கணக்கைக் கொடுத்துவிடுகின்றனர். ஆகவே, அவர்கள் எல்லோரையும் அரசு வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளும்போது, அந்த நிறுவனம் கொடுத்த தகவல் சரிதானா என்பதையெல்லாம் பரிசீலிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதனால்தான் சில இடங்களில் தாமதமாகின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதுவரையில் சென்னை நகரத்தில் உள்ள பிரிவில் 97 டிரைவர்கள், 295 கண்டக்டர்கள், 119 டெக்னிகல் ஸ்டாஃபுகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல கன்னியாகுமரி பிராஞ்சில் 148 டிரைவர்கள், 167 கண்டக்டர்கள், 179 டெக்னிகல் ஸ்டாஃப்புகள் அரசுத் துறையிலே எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். யாரோ நம்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

முடைய உறுப்பினருக்குத் தவறான தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படி உறுப்பினர் அவர்களுடைய தகவல் சரியாக இருக்குமானால் நிச்சயமாக அந்தக் குறையைப் போக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தப்படியாக, கன்னியாகுமரியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர் திரு. எம். சி. பாலன் அவர்கள் டிக்கெட் கொடுப்பதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். மேலும், காலதாமதம், விரயம் என்பவற்றையெல்லாம் சொன்னார்கள். அதற்காகத்தான் அரசுத் துறையின் மூலமாகவே டிக்கெட்டை அச்சடிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை போக்குவரத்துத்துறையின் மூலமாகச் செய்யலாமா, அல்லது அரசாங்க அச்சகத்திலே டிக்கெட்டுகளை அச்சடிக்கின்ற காரியத்தைச் செய்யலாமா என்பதை ஆலோசித்து வருகிறோம். பல டிக்கெட்டுகளைக் கொடுக்காமல் ஒரு இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட டிக்கெட்டுகளைக் கொடுக்கலாமா என்பதைப்பற்றியும் பரிசீலித்து வருகிறோம்.

அடுத்து கன்னியாகுமரியில் இருக்கிற அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு ஜாயின்ட் டைரக்டராக நியமிக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்திச் சொன்னார்கள். அதற்கான முடிவை விரைவில் செய்ய இருக்கிறோம். இந்தக் கோரிக்கையையும் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து திரு. காசிராமன் அவர்கள் பஸ்ஸிலே டிக்கெட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்துவிட்டால் எந்த இடத்திலிருந்து கட்டணம் வசூலிப்பது என்று கேட்டார்கள். பஸ்ஸில் சில நேரங்களில் அதிகமான எண்ணிக்கை இருக்கின்ற காரணத்தாலே கண்டக்டர் எல்லோருக்கும் டிக்கெட் கொடுக்காமல் இருந்திருக்க முடியும். அல்லது நம்முடைய நண்பரைப்போன்றவர்கள் டிக்கெட் வாங்க மறதியாக இருந்துவிட்டிருக்கலாம். புறப்பட்ட இடத்திலிருந்து டிக்கெட் கேட்டால் நாளைக்கே இங்கே வந்து என்னய்யா, பத்து பைசாவுக்கு டிக்கெட் வாங்காவிட்டால் என்ன, பத்து பைசா கட்டணத்திற்கு முழுவதும் வசூலிக்கிறார்களே என்று சொல்லலாம். டிக்கெட் வாங்காவிட்டால் கிரிமினல் நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. ஆகவே, எப்படி நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதைப்பற்றியெல்லாம் பரிசீலித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவிக்க கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

அடுத்து, ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு டாக்ஸ் விதிப்பதைப்பற்றி திரு. காசிராமன் அவர்கள் சொன்னார்கள். சில பஸ் சொந்தக்காரர்கள் ஸ்பேர் பஸ்களை ஆம்னி பஸ்களாகவும், உபயோகிக்கிறார்கள். சில முதலாளிகள் அவற்றை ரெகுலர் பஸ்களாகவும் ஓட்டுகிறார்கள். சில இடங்களில் ஆம்னி பஸ்களில் டிக்கெட் உபயோகித்து ஆட்களை ஏற்றிச்செல்கிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்களை ரெகுலர் ரூட்களில் விடக்கூடிய நிலைமை என் மாவட்டத்தில் கூட

நடைபெற்றுவருகிறது. ஆகவே, அவற்றையெல்லாம் கவனித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று உறுதிகூற விரும்புகிறேன். மற்றும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன கருத்துக்களுக்கு, நான் விடையளிக்காத, பதில் அளிக்காத பிரச்சினையாக இருந்தாலும் அவற்றிற்கெல்லாம் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

இரண்டு விதத்திலே இரண்டு பிரச்சினைகளை பொதுமக்களுக்குப் பயன்படுகிற அளவிற்குச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. பப்ளிக் யுடிலிடி என்கிற முறையில் இதைச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அதே சமயத்தில் அதில் வருகின்ற நஷ்டத்தையும் தவிர்க்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்தப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதுடன், தொழிலாளர் பிரச்சினைகளைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு மிக்க அனுதாபத்துடன் கவனிக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நம்முடைய நண்பர் காசிராமன் அவர்கள் கூட தொழிலாளர்களுக்குப் பரிந்து பேசினார்கள். சில முதலாளிகள் பிராவிடெண்ட் பண்டு தொகையைக் கூட செலுத்துவதில்லை என்றார்கள். அது அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டால் அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கலாம். கலெக்டர் அவர்களுக்குக்கூட ரெவின்யூ ரெக்கவரி ஆக்டு மூலம் வசூலிக்க அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. எனவே, தொழிலாளர்களுக்கான காரியத்தையும் நல்ல முறையில் நடத்தப்படும்.

அடுத்தபடியாக, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அழகர்சாமி அவர்கள் அட்வைஸரி போர்டிலே தொழிலாளர் சார்பாக ஒருவர் நியமிக்கப்படவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அது நியாயமான கோரிக்கை என்று கருதுகிறேன். அதையும் நமது அரசு பரிசீலிக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

நமது மாண்புமிகு உறுப்பினர் குமாரசாமி அவர்கள் தார் ரோடு இல்லாத இடங்களிலெல்லாம் பஸ்கள் போகின்றன என்றார். நான் பொதுப்பணித்துறை மூலமாக புள்ளிவிவரம் தயாரித்து தரச் சொல்லிப் பார்த்தேன் இந்த ரோடுகளையெல்லாம் அப்கிரேடு செய்தால் என்ன செலவாகும் என்று கேட்டபோது தலைமைப் பொறியாளர் அவர்கள் சொன்னார்கள், தமிழ் நாட்டில் பஸ் போகின்ற ரோடுகளையெல்லாம் மேம்படுத்துவதற்கு நூறு கோடி ரூபாய் வேண்டுமென்று. நூறு கோடி ரூபாய் சாத்தியமா என்று இப்போது என்னால் சொல்ல முடியவில்லை. ஆனாலும் ஒரு பேஸ்டு ப்ரொக்ராம் என்ற அளவிற்கு காரியம் செய்வதற்கான திட்டமும் உருவாக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனாலும் பஸ் போகின்ற ரோடு சரியான அளவு நிலையிலே இருக்கிறதா, பஸ் போக முடியுமா என்றெல்லாம் சர்ட்டிபிகேட்டு டி.யி. இடத்திலே வாங்கி விட்டுத்தான் அந்த ரூட்டுக்கான அனுமதி தருகிறோம். எனவே குறைபாடு இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. இருக்கிற குறைபாடுகளையெல்லாம்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா]

என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தாங்கள் விரும்பும் இடத்திற்கு எல்லாம் பஸ் போகவேண்டும் என்று அந்த ரோடு பஸ் போகிற அளவிற்கு இல்லாவிட்டாலும் பல நிர்ப்பந்தங்களைச் செய்து பெர்மிஷன் கொடுக்கும்படிச் செய்கிறார்கள். அதை செய்யாமல் இருந்தால் நிச்சயமாக இதுபோன்ற காரியங்கள் நடைமுறையிலே நிறைவேற்றப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். எனவே இந்த அளவிற்கு என் கருத்துக்களைச் சொல்லுவதற்கு வாய்ப்பினை தந்ததற்கு நன்றிகூறி இங்கே கொடுத்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணைகளை என்மீது கொண்டுள்ள நம்பிக்கையின் காரண மாகவும் நான் கொடுத்த வாதத்திலே திருப்தி அடைந்தோம் என்ற முறையிலேயும் வாபஸ் வாங்கிக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஏகமனதாக நிறைவேற்றித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : On a point of clarification, Sir. I have moved a cut motion. I was not given an opportunity to speak. I will elicit information. It will not take more than two minutes.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அப்படியென்றால் கட் மோஷன் மூவ் பண்ணுகிறவர்களுக்கு எல்லாம் பேச அவகாசம் கொடுத்துக் கொண்டு இருக்க முடியுமா?

THIRU K. VINAYAKAM : Be kind enough to listen to me. This is a point which has not been covered by the Minister and not touched by any member. You will appreciate it.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : விடை கூடாது என்று அல்ல. உறுப்பினர் தங்கள் மனதிலே இருக்கின்ற கருத்துக்களுக்கு அமைச்சர் விடை அளிக்க வேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கக்கூடாது.

THIRU K. VINAYAKAM : My cut motion speaks to that effect.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர்: இது வரையிலே யாரும் பேசாததை சொல்லக்கூடாது. 'பாயிண்ட் ஆஃப் க்ளாரிபிகேஷன்' என்றால் அமைச்சர் பேசியதிலே விளக்கம் பெறத்தான் பேசலாம். புதிய கருத்துக்களைச் சொல்ல இது நேரம் அல்ல. அமைச்சர் விடை அளித்ததற்குப் பிறகு ஒருவர் பேசுவதற்கு உரிமை கிடையாது.

திரு. கே. விநயகம் : ரூல்ஸ் அப்படி ஒன்றும் காணோமே? ரூல்ஸைக் காட்டுங்கள். அமைச்சர் பேசிய பிறகு ஒரு அங்கத் தினரும் விளக்கம் கேட்கக் கூடாது என்று.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விளக்கம் கேட்கக் கூடாது என்று அல்ல. புதிய கருத்துக்களைப் பேசக்கூடாது.

திரு. கே. விநாயகம் : தயவு செய்து கன்வேன்ஷனைப் ஃபாலோ பண்ணுங்கள்.

I have always a right to ask for information always. You please refer to the rule. Show me the rule that says that elucidation on a new point is impossible.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் என்ன சொன்னேன் என்பதை விநாயகம் அவர்கள் பொறுமையோடு சிந்திக்க வேண்டும். நான் என்ன சொன்னேன்? விளக்கம் தரக்கூடாது என்று சொல்லவில்லை. புதிய கருத்துக்களைப் பற்றிப் பேசக் கூடாது. புதிய கருத்தை அமைச்சர் பேசிய பிறகு மற்ற உறுப்பினர் எழுந்து பேசுவதற்கு இடம் இல்லை. வேண்டுமானால் விளக்கம் பெறுவதற்கு ஓரிரு கேள்விகளைக் கேட்க அனுமதிக்கலாம். எதிர்க்கட்சித் தலைவர் பேசிய பிறகே மற்ற உறுப்பினர்கள் பேசுவதற்கு இடம் தரக்கூடாது என்ற மரபை வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அப்படி இருக்கும்போது அமைச்சர் அவர்கள் விடை அளித்த பிறகு உறுப்பினர்கள் பேசுவது கூடாது.

திரு. கே. விநாயகம் : நான் ட்ரிப்யூட் கொடுக்கப் போகிறேன்.

தயவு செய்து பேசுவதற்கு அனுமதிக்க வேண்டும்.

ஸார், அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இருந்தபோது இது மாதிரி போக்குவரத்து தடங்களை நாம் தேசிய மயமாக்கும்போது பொதுவாக தனிப்பட்டவர்கள் பாதிக்கப்பட்டால் அதை எடுத்து கொண்ட பிறகு அவர்களுக்கு மாற்றுத் தடம் தருகிறேன் என்று சொன்னார்கள். அப்பொழுது பொறுப்பிலே இருந்த கருணாநிதி அவர்களும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப் பற்றி ஒன்றும் சிந்திக்கவேயில்லை. செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலே இருக்கிற பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள்தான் இதன் விளைவாகப் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். இவர்களைப் பற்றி கவலைப் படாமல் ஒன்றும் செய்யவில்லையே ? இது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா ? இனியாகிலும் அதைப் பற்றி கவனிப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிப்பார்களா? இது வரையிலே செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தைச் சார்ந்த பஸ் முதலாளிகள் பாதிக்கப்பட்ட பல பேர் ஓட்டாண்டிகளாகப் போய்விட்டார்கள். அவர்கள் மனு போடும்போது அனுதாபத்தோடு சிந்திப்பதற்காக, யோசிப்பதற்காக வழி செய்யவில்லையே? இதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் என்ன நினைக்கிறார்? அமைச்சர் அவை என்ன நினைக்கிறது? ஒரு வேளை கொடுத்த வாக்குறுதியைக் காற்றில் விட்டு விட்டோம் என்று சொல்லுங்கள் விட்டு விடுகிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விநாயகம் அவர்களுக்கு மீண்டும் மீண்டும் சொல்லுகிறேன் விளக்கம் பெறுவதற்கு கேள்வி கேட்கலாமே தவிர புதுக்கருத்தைப் பேசக் கூடாது. விநாயகம் அவர்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்து இருந்தார். அவருடைய

1970 மார்ச் 21] [பேரவைத் தலைவர்]

கருத்துக்களை அவர் சார்பிலே பேசிய உறுப்பினர்களிடம் கொடுத்து பேசச் சொல்லியிருக்கலாம். அல்லது தானே பேசியிருக்கலாம். வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்த விநாயகம் அவர்கள் தன் கட்சித் தலைவர் அவர்களிடத்திலே போராடி நேரத்தைப் பெறுவதற்கு முயற்சி செய்திருக்கவேண்டும். உங்களுடைய கட்சித் தலைவரிடத்திலே உரிமை பெறுவதற்கு பேரவைத் தலைவர் குறுக்கே நிற்கமாட்டார். இதைவிட்டு விட்டு இப்படி செய்வது முறையல்ல.

THIRU K. VINAYAKAM : That is all wrong. There is no such rule.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மீண்டும் சொல்லுகிறேன், இன்ஃபர்மேஷன் கேட்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆனால் புதிய கருத்தைக் கூறுவதற்கு இடமில்லை.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: பேரவைத் தலைவர் அனுமதியோடு மாண்புமிகு உறுப்பினர் விநாயகம் எழுப்பிய பிரச்சனைக்கு பதில் சொல்லக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் விநாயகம் அவர்களுக்கு முழுவதும் தெரியும். அவர்கள் பஸ் தடங்களை எடுத்துக் கொள்ளும்போது மாற்றுத் தடங்கள் தருவதாக அரசாங்கம் ஒப்புதல், பிராமிஸ் செய்ததாகக் கூறுகிறார்கள். அப்படி பிராமிஸ் ஒன்றும் செய்ததாக இல்லை. இது பற்றி விவாதிக்கப்பட்டதே தவிர வேறு அல்ல. அப்படி தங்களுக்கு வாக்குறுதி அளித்து இருப்பதாக அந்த உரிமையாளர்கள் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் ஹைகோர்ட்டு வரையில் சென்றது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். உயர் நீதி மன்றத்திலே போய் வாக்குறுதி கொடுக்கப்படவில்லை, ஆல்டர்னேடிவ் பஸ் ரூட் கொடுப்பதாக வாக்குறுதி இல்லை என்று அவர்களே சொல்லிவிட்டார்கள். எனவே இப்போது அந்தப் பிரச்சனைக்கு இடம் இல்லை. இப்போது ஆல்டர்னேடிவ் ரூட்டுகளைக் கொடுப்பதாக இல்லை. 75 மைலுக்கு மேற்பட்ட பஸ் தடங்களைத்தான் பெர்மிட் எக்ஸ்பையர் ஆனபிறகுதான் எடுக்கப்படுகிறது. எனவே அதற்கான தேவையே இல்லை.

திரு நா. காசிராமன் : தலைவர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆம்னி பஸ்களுக்கும் ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் உண்டான கண்டிஷன்கள் வெவ்வேறானவை. ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு டிபார்ட்மெண்டிலே அதிகாரிகளால் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டால்தான் போக முடியும். அல்லது ரூட் பஸ்களுக்கு பதிலாக போக முடியும். ஆனால் ஆம்னி பஸ்கள் எங்கே வேண்டுமானாலும் போகலாம். இந்த வித்தியாசம் இருக்கிற காரணத்தினாலே ஆம்னி பஸ்களால் ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை கருத்தில்

கொண்டு ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் ஆம்னி பஸ்களுக்கும் உண்டான பெர்மிட் கண்டிஷன்களை உள்ளது உள்ளபடியே அமுல் நடத்த அரசு முன்வருமா என்பதைத் தெரிந்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதோடு [redacted]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் சொன்ன ஒவ்வொரு கருத்துக்கும் அமைச்சரிடம் விடை பெற வேண்டும் என்று எதிர் பார்க்கக்கூடாது. ஏற்கெனவே நான் சொல்லியிருக்கிறேன், நமது உறுப்பினர்கள் எல்லாம், "நான் சொல்லிய கருத்து ஒவ்வொன்றுக் கும் விடை அளிக்கவில்லையே, நான் அதை சொன்னேனே அதைப் பற்றிய கருத்து என்ன, அமைச்சரின் கருத்து என்ன ?" என்று கேட்பதற்கு இது நேரம் இல்லை. அதற்கு இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு முன்பே தெளிவாகவே தீர்ப்பு அளித்து இருக்கிறேன். இதற்கு முன்பு அப்படிப்பட்ட முயற்சி செய்யும் போதெல்லாம் எடுத்துக் கூறியிருக்கிறேன். எனவே, விவாதம் முடிவு பெற்றது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : இன்றைய விவாதத்தை வைண்டப் பண்ணியது திரு. காசிராமன் அவர்கள். நான் ஒரு சிறு விளக்கம் கோருகிறேன்.

இதற்கு முன்னால் இருந்த போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இத்துறையில் 2 கோடி லாபம் சம்பாதித்துத்தருவதாக முதல் அமைச்சரிடம் இரகசியமாகக் கூறினாராமே, அந்த இரகசி யத்தை இந்த அமைச்சருக்கும் சொல்லிக் கொடுத்தாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன்: இந்தத்துறையில் பணிபுரியக் கூடியவர்கள் இண்டஸ்ட்ரியல் வொர்க்கர்ஸ். அவர்களுக்குத் தொழில் துறை சட்டங்கள் பொருந்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் புதியதாக இன்னொரு கருத்தை சொல்லக்கூடாது.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : தைபவர் கமிட்டி ஏற்படுத்தப் பட்டது. அது கொடுத்த தீர்ப்பில் பெட்டாவை மட்டும் அமுலுக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டு, சம்பளத்தைப் பொறுத்தவரை என்.ஜி.ஓ.-க்களோடு சேர்த்து பே கமிஷன் முடிவிற்கு விட் டிருப்பது சரியல்ல. இதை மீண்டும் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. திரு. ரா. கனகசபை, திரு. ஆ. கு. சுப்பையா, டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே ஆகியோர் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டனவாகக் கருதப்பட்டன.

1970 மார்ச் 21]

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் திரு. க. இராமமூர்த்தி, திரு. கே. என். குமாரசுவாமி, திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா ஆகியோர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவை அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன் உள்ள கேள்வி:

"நிதிக்கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 35,30,300க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்".

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண் 30-க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருந்த திரு. கே. விநயகம், திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா, திரு. சோ. அழகர்சாமி, திரு. கே. போஜன், திரு. என். வரதராஜன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி. "நிதிக் கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 19,51,32,700-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்".

நிதிக்கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக்கோரிக்கை எண் 43-க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருந்த திரு. க. இராமமூர்த்தி, திரு. சோ. அழகர்சாமி ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே, திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டனவாகக் கருதப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி "நிதிக்கோரிக்கை எண் 43—சாலைப்போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,00,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் நிகழ்ச்சிகள் இன்று இந்த அளவோடு முடிவுற்றன. 23-3-70 திங்கட்கிழமை காலை 9 மணிக்கு மீண்டும் பேரவை கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒற்றிவைக்கப்பட்டது.

7. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

'Nil'

B. Reports, Notifications and Other papers.

@ 80. A Review on Industrial Development in Tamil Nadu 1969–70 (English).

% 81. A Review on Industrial Development in Tamil Nadu 1969–70 (Tamil).

% 82. A Review on Road Transport in Tamil Nadu 1969–70 (English).

83. Report of the Committee on Estimates on the action taken by the Government on the recommendations of the Committee contained in the Report on Madras Record Office (Now Tamil Nadu Archives—14th Report.)

@ Despatched to Members on 18th March 1970.

% Despatched to Members on 19th March 1970.

1970 மார்ச் 21]

இணைப்பு I

[18-ம் பக்கத்தில் 488-ம் எண்ணுள்ள வினாவிற்குரிய விடையைக் காண்க.]

நகல் அரசு ஆணை எண் 210, நாள் 30–5–1969

ஒட்டல் பணியாளர்களின் வேலை நிலைமைகளைக் கருத்தில்கொண்டு நியாயமான ஊதிய வீதங்களை முடிவு செய்வதற்காகவும், பணியாளர்களுக்கு சீருடை வழங்குவது குறித்தும் உணவுப்படி முதலியவற்றை அதிகரிப்பது குறித்தும் தமிழ்நாடு ஓட்டல் நிறுவனச் சட்டத்தில் வகை செய்வதற்காகவும் ஓட்டல் தொழிலுக்கான ஊதிய வாரியம் ஒன்று அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று தமிழ்நாடு ஒட்டல் தொழிலாளர்கள் சம்மேளனம் முறையிட்டுக்கொண்டது.

2. இது குறித்து தொழிலாளர் துறை ஆணையாளருடன் கலந்தாலோசிக்கப்பட்டது. ஒட்டல் தொழிலின் வேலை நிலைமைகளை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட சிறப்பு அதிகாரி ஒட்டல் தொழில் நிலைமைகளை அவர் ஆய்வு செய்கையில் இம்முறையீட்டில் அடங்கியுள்ள குறிப்புக்களைக் கருத்தில் கொள்ளும்படி கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டார் என்று அவர் தெரிவித்தார். இதற்கிடையில் வேறு பலவற்றுடன், ஒட்டல் தொழிலின் வேலை நிலைமைகளை ஆராய்வதற்காக முக்கூட்டுக் குழு ஒன்று அமைக்கவேண்டும் என்ற வேண்டுகோளுடன், 7—6—1967 தேதியிட்ட மற்றொரு முறையீடு பெறப்பட்டது. இது குறித்து தொழிலாளர் துறை ஆணையாளருடன் கலந்தாலோசிக்கப்பட்டது. ஒட்டல் தொழில் குறித்த சிறப்பு அதிகாரி தமது பணியில் பாதியை முன்னரே முடித்துவிட்டதால், புதிய முக்கூட்டுக் குழு ஒன்றை அமைப்பதற்குப் பதிலாக, சிறப்பு அதிகாரியை கூட்டுநராகவும், திருவாளர் கே. சுப்பிரமணியம் அவர்களை நிர்வாகத்தின் பிரதிநிதியாகவும், திருவாளர் பி. வி. சீனிவாசன் அவர்களை பணியாளர் பிரதிநிதியாகவும் கொண்ட முறையின் மரபுப்படி உள்ள குழு ஒன்று (Informal Committee) அமைக்கப்படலாம் எனவும், அக்குழு சிறப்பு அதிகாரியின் முன்னரே சேகரிக்கப்பட்ட சான்றுகளைப் பரிசீலிக்கலாம் என்றும்; அவசியமாயின் கூடுதலான சான்றுகளை சேகரித்துத் தனது அறிக்கையைப் பரிந்தனுப்பலாம் என்றும் அவர் கருத்து தெரிவித்தார். தொழிலாளர் துறை ஆணையாளர் கருத்தை அரசு ஏற்றுக்கொண்டது. சிறப்பு அதிகாரி பணியை ஏற்கெனவே முடித்துவிட்டதால், முறையின் மரபுப்படி அமைந்த குழு அமைக்க இயலாதென்றும், எனினும் சிறப்பு அதிகாரி பணிந்தனுப்பிய அறிக்கையைத் தாமும் ஏற்கெனவே நியமிக்கக் கருதப்பட்ட பிரதிநிதிகளும், ஆய்வு செய்ததாகவும், தொழிலாளர் துறை ஆணையாளர் தெரிவித்தார். சிறப்பு அதிகாரியின் அறிக்கையைத் தனது பரிவுரைகளுடன் தொழிலாளர் துறை ஆணையாளர் தற்போது பணிந்தனுப்பியுள்ளார்.

3. தொழிலாளர் துறை ஆணையாளரின் குறிப்புரைகளையொட்டி, ஒட்டல் தொழிலுக்கான சிறப்பு அதிகாரியின் பரிந்துரைகளைக் கவனமாக அரசு ஆய்வு செய்து கீழ்க் காணும் ஆணைகளைப் பிறப்பிக்கின்றது.

சிறப்பதிகாரியின் பரிவுரைகள். (1)	அரசு ஆணைகள் (2)
1 குறைந்த அளவு ஊதியச் சட்டத்தில் கண்டுள்ள விவர அட்டவணையில் ஒட்டல் தொழிலில் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டிருப்பதைச் சேர்த்துக்கொள்ளலாம்.	சிறப்பு அதிகாரியின் பரிவுரை மாநிலக் குறைந்த அளவு ஊதிய வீதங்களை ஆலோசனை வாரியத்தின் அடுத்தக் கூட்டத்தில் வைக்கப்படலாம் என்ற தொழிலாளர் துறை ஆணையாளரின் பரிவுரையை அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது.
2 அதிக வரி விதிப்பைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு பல நேர்வுகளில் ஊதியப் பதிவேடுகளில் காட்டப்படுகின்ற ஊதியத்தைவிட உண்மையிலே கொடுக்கப்படுகின்ற ஊதியம் அதிகமாக இருப்பதனால் ஊதியப் பட்டியல்களை கணக்கில் கொள்ளாமல் ஒட்டல் நிறுவனங்களின் விற்பனை வரியை மதிப்பிட்டு முடிவு செய்வதில் வேறு ஒரு நடைமுறையைப் பின்பற்றலாம்.	அரசு வருவாய்த் துறையின் ஆய்வில் உள்ளது.

சிறப்பதிகாரியின் பரிவுரைகள். (1)	அரசு ஆணைகள். (2)
3 தொழிலாளர்களது பணியில் இடைவெளிகளை தெரிவிக்கின்ற முறையற்ற தொழில் நடைமுறைக்கும் அவர்களை மாற்றங்கள் செய்வதற்கும் முற்றுப்புள்ளி வைக்கும் பொருட்டு. முடிவு செய்யப்பட்ட 6 திங்கள் தொடர்ச்சியான பணியானது. எந்தவித குறுக்கீடுகள் இருந்தபோதிலும், பணியாளர் கடைசியாக எந்த நாளன்று வேலைக்கமர்த்தப்பட்டிருந்தாரோ அந்த நாள் முதல் .இரண்டு ஆண்டுகளுக்குள் இருக்க அனுமதிக்கக்கூடிய வகையில், தமிழ்நாடு ஓட்டல் நிறுவனங்கள் சட்டம் திருத்தப்படலாம்.	இத்தகைய தகவிலாச் செயல்க தவிர்ப்பதற்கென தொழிலா துறை நேடுநர்கள் முறையாக சரியாகவும் நேடுதல் செய் போதுமானது என்று அரசு க கிறது. இதை மீண்டும் ஆய்வு செ அறிக்கை ஒன்றை அரசுக்கு அனு மாறு தொழிலாளர் துறை ஆ யாளர் கேட்டுக்கொள்ளப்ப ளார்.
4 தொழிற்சாலைகள் சட்டத்தின் 92-வது பிரிவில் வகை செய்யப்பட்டிருப்பதுபோல், இந்தச் சட்டத்தின்கீழ் அதிகமான அபராதங்கள் விதிப்பது நீதிமன்றங்களுக்கு வசதியாய் இருக்கும்பொருட்டு தண்டனைப் பகுதி (சட்டத்தில் 23-வது பிரிவு)யைத் திருத்துவதன் மூலம் வழக்கமாகவும் வேண்டுமென்றேயும் குற்றம் புரிவோர்களுக்கு கடுமையான தண்டனை வழங்கப்படவேண்டும்.	தற்போதுள்ள விதித்துறைகள் கடு யானதல்ல என்று சொல்லமுடி தால், தமிழ்நாடு ஓட்டல் நிறுவ கள் சட்டத்தின் 23-வது விதி பிரி திருத்தம் செய்ய வேண்டி அவசியம் இல்லை என்று அ கருதுகிறது.
5 தொழிலாளர்கள், தொழிலதிபர்கள் ஆகிய இருதரப்பினர்களின் கருத்தை ஆலோசித்துப் பார்த்து நியாயமான அளவுக்கு அதிகமான உணவுப்படியை அரசு முடிவு செய்யலாம்.	நிர்வாகத்தினர்களுடனும் தொழி ளர் பிரதிநிதிகளுடனும் கல ஆலோசித்து உணவுப்படி வீதத்தை மாற்றி அமைக்க என்ற தொழிலாளர் துறை ஆ யாளரின் பரிவுரையை அரசு ஏற் கொள்கிறது.
6 இருபது அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட பணியாளர்கள் உள்ள ஓட்டல் நிறுவனங்களில் பணியாளர்களுக்கு சீருடைகள் வழங்குவதற்கு வகை செய்யும் பொருட்டு, தமிழ்நாடு ஓட்டல் நிறுவனச் சட்டத்தின் விதித்துறைகளும் விதிகளும் தக்கவாறு திருத்தப்படலாம்· தமிழ்நாடு ஓட்டல் நிறுவனச் சட்டத்தின் 16-வது பிரிவில் செய்யக் கருதியுள்ள கீழ்க்காணும் திருத்தம் சீருடை வழங்குவது குறித்து பணியாளர்களுக்கு உள்ள மனக்குறையை நீக்குவதற்கு வழி செய்யும், அதாவது— “16 (A) மாநில அரசு அரசிதழில் அறிவிப்பு வெளியிடுவதன் மூலம், விதிகள் இயற்றி, ஓட்டல் அதிபர் ஒருவர் பொதுத் துப்புரவுக்காக அந்த விதிகளில் குறிப்பிடக்கூடிய எண்ணிக்கையுள்ள வகை உடைகளை அந்த ஓட்டலில் பணிபுரியும் வெவ்வேறு வகுப்புக்களைச் சேர்ந்த பணியாளர்களுக்கு வழங்கவேண்டும் என்று விதிக்கலாம்”.	சிறப்பு அதிகாரியின் பரிவுரை யொட்டி, தமிழ்நாடு ஓட்டல் வனச் சட்டத்தில் 16–வது பிரி திருத்தம் செய்வதற்கான குறிப்பு ஏற்கெனவே அரசின் சீலனையில் உள்ளது.

சிறப்பதிகாரியின் பரிவுரைகள். (1)	அரசு ஆணைகள். (2)
7 சட்டத்தின் 12-வது பிரிவின் கீழ் வழங்கிய விடுப்புக்குக் கூடுதலாக ஆண்டொன்றுக்கு 7 நாட்களுக்கு பிணி விடுப்பு வழங்க வகை செய்யும்பொருட்டு இச்சட்டம் திருத்தப்படலாம். அல்லது ஓட்டல் நிறுவனத்தின் பணியாளர்களுக்கு தொழிலாளர் ஈட்டுறுதிச் சட்டத்தின் பயன்களை நீட்டிக்கலாம்.	தொழிலாளர் மாநில ஈட்டுறுதிச் சட்டத்தை நீட்டிப்பது அதிகப் பயனைத் தராது என்றும், குறிப்பாக மாநிலத் தொழிலாளர் ஈட்டுறுதிச் சட்டம் நீட்டிக்கப்படாதிருக்கக்கூடிய தொலைவுப் பகுதிகளில் அந்த நீட்டிப்பால் பயன் இருக்காது என்றும் பிணி விடுப்பிற்காக இச் சட்டத்தில் விதித்துறை ஒன்றைச் சேர்த்துக்கொள்வது நல்லது என்றும் அரசு கருதுகிறது.
8 முப்பது நபர்களுக்கு மேல் பணிபுரியும் ஓட்டல்களிலாவது பணியாளர்களுக்கு முறையான குடியிருப்புகள் அல்லது ஓய்வு அறைகளுக்கு வகை செய்யுமாறு வற்புறுத்தலாம்.	தமிழ்நாடு ஓட்டல் நிறுவனச் சட்டத்தின் 15-வது விதி, தங்கும் அறைகளை ஓட்டல் அதிபர்கள் தொழில் தொடர்புள்ள காரியங்களுக்காகப் பயன்படுத்துவதைத் தடைசெய்கிறது. அந்த விதி கண்டிப்பாகச் செயல்படுத்துவது உறுதிப்படுத்தப்பட்டால், தற்போதைக்குப் போதுமானது என்று தொழிலாளர் துறை ஆணையாளர் கருத்து தெரிவித்தார். அக் கருத்தை அரசு ஏற்கிறது.
9 பத்து அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களைக் கொண்ட ஓட்டல் நிறுவனங்களுக்கு தொழிலாளர் வருங்கால வைப்பு நிதிச் சட்டம் பொருந்துமாறு செய்யப்படலாம்.	பரிவுரை தனியாக அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.
10 கல்வி நிலையங்களோடு இணைக்கப்பட்ட விடுதிகளில் உள்ள பணியாளர்களைச் சேர்த்துக்கொள்ளும் வகையில் "பணியாளர்" குறித்த விளக்கத்தை திருத்தி அமைத்த பிறகு அவர்கள் பெற உரிமையுள்ள சிறப்பு நிலையை முன்னிட்டு, அவசியமெனக் கருதப்படுகிற விலக்குகளை அரசு வழங்கலாம். எனவே கல்வி நிறுவனங்களோடு இணைக்கப்பட்டுள்ள இந்த விடுதிகளில் உள்ள பணியாளர்கள், அவர்கள் பணியிலிருந்து போதிய காரணம் காட்டப்படாமல் நீக்கப்பட்டால், அவர்கள் மேல் முறையீட்டு அதிகாரிகளுக்குமேல் முறையீடு செய்துகொள்ளும் உரிமையையாவது பெறுவர். அந்த அளவிற்கு அவர்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்கப்படும். பணிப் பாதுகாப்புக்கு உத்தரவாதமளிக்கப்படுவதுடன் வேலை நீக்கம் செய்யப்படல், வேலையிலிருந்து விலக்கப்படுதல், அல்லது ஆட்குறைப்பு செய்யப்படுதல் ஆகிய நேர்வுகளில் போதிய அளவு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதற்கு உறுதி அளிக்கப்படும்.	சிறப்பதிகாரியின் பரிவுரையை அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது.
11 நகராட்சி, நகரியம் அல்லது இரண்டாம் வகுப்பு ஊராட்சிகளின் 3 மைலுக்கு உட்பட்ட பகுதிகளுக்கு தமிழ் நாடு ஓட்டல் நிறுவனச் சட்டம் நீட்டிக்கப்படலாம்.	சிறப்பு அதிகாரியின் பரிவுரைகளை அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

Copy of the G.O. Ms. No. 210, Labour, dated 30th May 1969

DEPARTMENT OF LABOUR

SUBJECT :—*Madras Catering Establishment Act,* 1958—*Increased u service regulations etc.—Representation from Secretary, Tamilnad Workers' Sammellanam—Report of the Special Officer for Hotel Indus Recommendations—Orders—Issued.*

G.O. Ms. No. 210, Labour, dated 30th May 1969

READ the following :—

From the General Secretary, Tamilnad Hotel Workers' Federati Madras, Repersentation, dated 28th March 1967.

From the Commissioner of Labour, letter No. C. I. 17556/67, dated 13th June 1967.

From the Commissioner of Labour, letter No. C. I. 34398/67, dated 12th October 1967.

From the Commissioner of Labour, letter No. C. I. 34398/67, dated 4th November 1967.

From the Commissioner of Labour, letter No. C. I. 29920/67, dated 9th June 1968.

Order—No. 210, Labour, dated 30th May 1969.

The Tamilnad Hotel Workers' Sammellanam represented that a Board for Hotel Industry may be constituted to fix reasonable mini rates of wages taking into account working conditions of the Workers and that provision may be made in the Madras Catering Estal ments Act for supply of uniform to workers and for enchancement of allowance, etc.

2. The Commissioner of Labour who was consulted in the ma reported that the Special Officer appointed for going into the wor condition of the hotel industry, has been instructed to take consider the points contained in the representation during his study of the Industry. Meanwhile, a further representation, dated 7th June containing, among others, the request for setting up of a Tripa Committee to go into the working conditions of the hotel industry received. The Commissioner of Labour who was consulted, has sugge that as the Special Officer for hotel industry has already gone half through his work, instead of constituting a fresh Tripartite Committee informal committee with Thiruvalargal K. Subramanian and P. V. Sr vasan, as representatives of the Managements and the workers respecti with the Special Officer as the Convenor, might be constituted to go thr the evidence already collected by the Special Officer, and also collec necessary, additional evidence and submit its report. The Govern accepted the suggestion of the Commissioner of Labour. The Commiss of Labour subsquently reported that as the Special Officer had alr completed the work, the informal committee could not be formed and however, the report submitted by the Special Officer was got examine him with the assistance of the representatives already proposed. Commissioner of Labour has since submitted the report of the Sp Officer along with his recommendations.

3. The Government have carefully examined the recommendations of the Special Officer for Hotel Industry in the light of the remarks of the Commissioner of Labour and pass the following orders :—

Recommendations of the Special Officer. (1)	*Orders of Government.* (2)
1 Employement in the Hotel Industry may be included in the Schedule to the Minimum Wages Act.	The Government accept the recommendation of the Commissioner of Labour that the recommendation of the Special Officer may be placed before the next meeting of the Minimum Wages State Advisory Board.
2 As very often the wages actually paid is higher than the wages shown as paid in the wage registers to avoid high tax assessment, a different method of assessing sales tax in catering establishments may be adopted without taking into account the wages bills of the catering establishments.	The matter is under consideration of Government in Revenue Department.
3 To put an end to the unfair labour practice of causing breaks in the service of the workers and frequent transfers, the Madras Catering Establishment Act may be so amended that the 6 month's continuous service prescribed may be permited to be within a period of 2 years from the date on which the worker was last employed in service, irrespective of the interruptions in service,	The Government consider that regular and proper inspection by the Inspectors of Labour should be adequate to meet such mal-practices. The Commissioner of labour is requested to examine this further and send a report to Government.
4 A deterrent punishment should be imposed on habitual and wilful offenders by amending the penal clause (Section 23 of the Act) to make it possible for the courts to impose heavier fines under the Act as in case of Section 92 of the Factories Act.	The Governmunt consider that no amendment to section 23 of the Madras Catering Establishment Act is necessary as the present provisions cannot be said to be lenient.
5 A resonably higher rate of food allowance may be fixed by Government after taking into account the views of both the employers and employees.	The Government accept the recommendation of the Commissioner of Labour that the rates of food allowance may be revised in consultation with the managements and employees' representatives.
6 The provisions of the Madras Catering Establishment Act and rules may be amended suitably so that uniforms are supplied to workers in Catering Establishments with 20 or more workers. The following amendment proposed to Section 16 of the Madras Catering Establishment Act will be a step in removing the grievance of workers on this issue of uniform :— "16 (A) The State Government may by notification in the Official Gazette, make rules requiring an employer of a Catering Establishment to provide for the different classes of employees in that establishment for the sake of general cleanliness, such number, and type of dress as may be specified in the rules."	The proposal to amend section 16 of the Madras Catering Establishment Act on the lines of the recommendations of the Special Officer is already under consideration of the Government.
7 The Act may be amended to provide for the grant of sick leave for 7 days in a year in addition to leave granted under Section 12 of the Act or the benefits of the Employees' State Insurance Act may be extended to workers in catering establishments.	The Government consider that extension of the Employees' State Insurance Act may not be of much help especially in remote areas, to which the Employees' State Insurance Act may not be extended and that it is much better to include a provision for sick leave in the Act itself.

Recommendations of the Special Officer. (1)	Orders of Government. (2)
8 The provision of proper living quarters or rest rooms may be insisted upon for the employees at least in hotels employing more than 30 workers.	The Government agree with the Commissioner of Labour that for the present it would be adequate if it is ensured that rule 15 of the Madras Catering Establishment Rules which prohibits employers using living rooms for operations connected with a Catering Establishment is strictly enforced.
9 The employees' Provident Fund Act may be made applicable to catering establishments with 10 or more employees.	The recommendation is separately under the consideration of the Government.
10 The Government may after amending the definition of employees as to include the workers in hostels attached to educational institutions grant such exemptions as is deemed to be necessary in view of the special status they are privileged to enjoy. Thus workers in these hostels which are attached to educational institutions will at least secure a right of appeal to the Appellate Authority if their services are terminated without reasonable cause and they will be granted protection to that extent. Security of service will be guaranteed and adequate compensation assured for the workers in case of dismissal, discharge or retrenchment.	The Government accept the recommendation of the Special Officer.
11 The Madras Catering Establishment Act may be extended to areas located within 3 miles of any municipality, township or class II panchayats.	The Government accept the recommendations of the Special Officer.

இணைப்பு II

[30-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

போக்குவரத்து துறையின் அமைப்பு

கீழ்காணும் சட்டங்களின் விதித்துறைகளையும் அதன்கீழ்ச் செய்யப்பட்ட விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கியப் பணிகளாகும்:—

1. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

2. தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், 1931.

3. தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.

கீழ்காணும் வழிமுறைகளில் போக்குவரத்து வசதிகள் மேம்பாடு செய்யப்பட்டன —

(1) புதிய வழித் தடங்களுக்கும் தற்போதுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகள் விடவும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குவதன்மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தல்.

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும் தற்போது உள்ள வழித்தடங்களை நீட்டித்தலும்.

1970 மார்ச் 21]

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக, பெரிய வண்டிகளை விடுவதன்மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலும் பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலும் ஆண்டுக்கு சுமார் 10 சதவீதம் உயர்வு, படிப் படியாக ஏற்படவேண்டுமென்பதே பொதுவான நோக்கமாகும். 1969-ல் 99 புதிய வழித்தடங்கள் துவக்கப்பட்டன; 217 கூடுதலான பேருந்துகள் இப்போதுள்ள வழித்தடங்களில் விடப்பட்டன; இதனால் 14,281 இருக்கைகள் கூடுதலாக்கப்பட்டன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து

அரசு வகுத்த நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கையில் எதும் மாறுதல் இல்லை. கீழ்க்காணும் பேருந்து வழித்தடங்களின் தாங்களுக்கும் வகைக்கு அது பொருந்தும்.

(1) எழுபத்தைந்து மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, கடுவிசைப் போக்கு வரத்து வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(2) தொலைவு எதுவாயிருப்பினும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு வந்து முடிவடையும் பேருந்து வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும்போது, தக்க நடைமுறைகளைப்பின்பற்றி (இரு மாநிலங்களுக்கு இடையிலான வழித்தடங்கள் உட்பட) இந்த வழித்தடங்கள் எடுத்துக் கொள்ளப் படுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள்

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள், பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கினர். தென் மாநிலங்களில் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன், இம் மாநிலத்திலுள்ள பொது லாரிகளுக்கு அடங்கல் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள், கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராட்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவை யாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்கையெழுத்திட வேண்டியதில்லை. 1931-ம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்திலுள்ள விதித்துறை

[1970 மார்ச் 21

யின்படி, சுமையேற்றிய எடை 10,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டுள்ள சரக்கு வண்டிகளுக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 800 வரி விதிக்கப்படுகிறது; இம்மாநிலத்தில் அனுமதிக்கப்படும் உயர் அளவு சுமை எடை 12 டன் ஆகும். சரக்கு வண்டிகள் சம்பந்தமாக அதிக அளவு பளுவேற்றிய சரக்குத்திறன் அனுமதிக்குமாறு தொடர்ந்து கோரப்பட்டு வந்துள்ளது. நடைமுறையில் அனுமதிச் சீட்டில் குறிப்பிட்ட அனுமதிக்கப்பட்ட பளு ஏற்றிய எடையை விட லாரிகள் பொதுவாக அதிகமாகவே எடுத்துச் செல்கின்றன. அனுமதிச் சீட்டில் குறித்த பளு ஏற்றிய எடையாகிய 12 டன்னுக்கு மேல் சுமந்து செல்லும் சரக்கு வண்டிகளிடமிருந்து கூடுதல் வரியை வசூலிக்கத் தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தில் வகை செய்யப்படவில்லை. சாலை மேற்பரப்புகள், பாலங்கள், சிறுபாலங்கள் ஆகியவற்றுக்குக் கணிசமான மேம்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளதைக் கருதியும், அண்டை மாநிலங்களில் செயலில் உள்ள நடைமுறையை ஒட்டியும் உயர்ந்த வரி வீதங்கள் விதிக்கப்படுவதற்கு உட்பட்டு, சரக்கு வண்டிகள் ஏற்றிச் செல்லத்தக்க சரக்குகளின் பேரளவு எடையை 15 டன்னாக உயர்த்த அரசு கருதியுள்ளது.

பேருந்துகள்

தற்போது, நாள்தோறும் 270 கிலோ மீட்டர் தொலைவும் அதற்குக் குறைந்தும் செல்லும் வெளியூர்ப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு ரூ. 50 வரி விதிக்கப்படத்தக்கதாகும். இருநூற்று எழுபது கிலோ மீட்டருக்குமேல் செல்லும் பேருந்துகளுக்கு காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு ரூ. 55 வரி விதிக்கப்படுகிறது. மேற்சொன்ன வகைப் பேருந்துகள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ. 10 வீதம் உயர்த்திச் சில மாறுதல்கள் செய்யக் கருதப்பட்டது. இதனால் அரசுக்கு கூடுதலாக சுமார் ரூ. 1.6 கோடி வருவாய் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நகரப் போக்குவரத்து, வெளியூர்ப் போக்குவரத்தைப்போல் ஆதாயமுடையதாக இல்லாததால், இந்தப் போக்குவரத்தின் வரி வீதங்களை உயர்த்த அரசு கருதவில்லை.

ஒப்பந்த வண்டிகள்

சென்னை மாநகரில் 'ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களின்' தேவை பெருகி வருகிறது. சென்னை மாநகரில் பொதுமக்கள் நலனிற்காக குறைந்த கட்டணத்தில் போக்குவரத்துக்கு வசதியாயுள்ள, ஆட்டோ-ரிக்ஷா, அவசியமென்று அரசு உணர்கிறது. எனவே, சென்னை மாநகரிலுள்ள ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கை 300-லிருந்து 400-க்கு உயர்த்தப்படலாமென ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

சீர் பேருந்துகள்

சீர் பேருந்துகளுக்கும் முறையான பேருந்துகளுக்கும் இடையே வேண்டாத போட்டியைத் தவிர்க்கும்பொருட்டும் சீர் பேருந்துகள் தவறாக பயன்படுவதை நிறுத்தவும் சீர் பேருந்துகள்

1970 மார்ச் 21]

சம்பந்தப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகளின் வரி விதத்தைக் காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு ரூ. 50 என்று இப்போதுள்ளதை ரூ. 100 என்று அரசு உயர்த்தியுள்ளது.

வரி விதிப்பு

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிபத்திற்கும் ஊக்கமளிக்க, போக்குவரத்து வண்டிகள்மீது ஒருமுனை வரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மைசூர், புதுச்சேரி ஆகியவற்றுக்கும் இடையே இணக்கமான உடன்பாடுகள் செய்யப் பட்டுள்ளன.

சோதனைச் சாவடிகள்

மாநிலங்களுக்கு இடையில் போக்குவரத்தை மேற்கொள்ளும் வண்டிகளை முனைப்பாகச் சோதனை செய்யும் நோக்கத்தில் புழல், கந்தைக் கவுண்டன் சாவடி, ஓசூர் ஆகிய ஊர்களின் எல்லைகளில் மூன்று சோதனைச் சாவடிகளை ஏற்படுத்த அரசு ஒப்பளித்துள்ளது. இங்கு பார எடைப் பொறி நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டதுடன் கூடுதல் பணியாளர்களும் அமர்த்தப்பட்டனர். இந்தச் சோதனைச் சாவடிகளில் போக்குவரத்துத் துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் வணிகவரித்துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் இணைந்து செயல்படுவர்.

வலவர் பயிற்சிப் பள்ளி

இம் மாநிலத்திலுள்ள வலவர் பயிற்சிப் பள்ளிகளுக்கு ஏற்பளிக்க 1940-ம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்தியமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள் முகவர்

சரக்கு வண்டிகளின் முகவர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்கான 1940-ம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் ஆலோசனையில் உள்ளது.

வருவாய்

1969-70-ல், 1969, ஏப்ரல் 1-ம் நாள் முதல் டிசம்பர் 31-ம் நாள் வரையிலான ஒன்பது மாதக் கால அளவுக்கு ரூ. 14.40 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. எனவே, 1968-69-ல் கிட்டிய ரூ. 18.65 கோடி வருவாய்க்கு மாறாக, 1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதி முதல் 1970 மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் கிட்டக்கூடிய வருவாய் சுமார் ரூ. 19.2 கோடியாக இருக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிக்கவும், பயணிகள், சரக்குகள் குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் ஏற்றிச்செல்லப்படுவதையும், சீர் பேருந்துகள் போன்ற வண்டிகள் அதிகாரமற்றவகையில் ஓடுவதையும் கண்டு பிடிக்கவும் மாவட்டங்களிலும் சென்னை மாநகரிலும் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை வாய்ப்பான எல்லா இடங்களிலும் இரவிலும் பகலிலும் வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டு வருகின்றன.

பொது

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் உறுதியான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டு வந்துள்ளது. போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவது குறித்துச் சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் விவாதத்தின் போது தெரிவிக்கப்படும் கருத்துரைகளை அரசு வரவேற்கும்.

இணைப்பு

[30-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

1969–70-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை.

நாட்டிற்கு போக்குவரத்து வசதிகள் குறித்த முக்கிய வழிகளில் ஒன்று சாலைப் போக்குவரத்து வசதியாகும்.

நகர்ப்புறங்களிலும், நாட்டுப்புறங்களிலும் வளர்ந்து வரும் தொழில்—பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கேற்ப சாலைப் போக்கு வரத்தும் சரி நிகராக வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறது. 1969-ம் ஆண்டில் வண்டிப் போக்குவரத்து நிலையாகப் பெருகிவந் துள்ளதைக் கீழ்க்காணும் விவர அட்டவணையிலிருந்து அறியலாம் :—

கீழ்க்காணும் நாட்களில் உள்ளவாறு.	பயண (பெருந்து) வண்டிகள். தனியார்.	பயண (பெருந்து) வண்டிகள். தமிழ்நாடு அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறை.	சரக்கு வண்டிகள். வாடகை லாரிகள்.	சரக்கு வண்டிகள். தனியார் லாரிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1967	5,681	1,638	10,738	3,095
31—12—1968	5,716	1,898	11,908	3,138
31—12—1969	5,778	2,014	12,445	3,051

	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பிற மோட்டார் வண்டிகள்.	மொத்தம்.
	(6)	(7)	(8)
31—12—1967	7,087	1,016	29.255
31—12—1968	8,726	1,315	32,701
31—12—1969	9,912	1,789	34,989

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கிய பணி களாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

1970 மார்ச் 21]

(3) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகத்தின்கீழ்ச் செயல்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த்துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு மூன்று போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர்களும் இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் துணை செய்கின்றனர். துணைப்போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர்களில் ஒருவர், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் பணிகளைக் கவனிப்பதற்கென்றே நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறையின் பயணித் துணைவர்களுக்கும் (conductors) வலவர்களுக்கும் (drivers) உரிமம் வழங்குதல், இத்துறையின் வண்டிகளைப் பதிவுசெய்தல், அவற்றுக்கு அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல் போன்ற பணிகளை உரிய காலத்தில் செய்வது இவரது பொறுப்பாகும். மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். இவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் செயலாளராக உதவி புரிகின்றனர். சென்னை மாநகரில் காவல் துறைக் கமிஷனர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்கு காவல்துறைத் துணைக் கமிஷனர் (போக்குவரத்து உரிமம் வழங்கல்) செயலாளராக உள்ளார். மாநகரில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக அவர் பணியாற்றுகிறார். தமிழ் நாடு 1931-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், தமிழ் நாடு 1952-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகள் மீது வரி விதிப்புச்) சட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் வரி வசூலிப்பை முனைப்பாக்குவதில் காவல் துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரியும் பொருட்டும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிர்வகிப்பதற்கும், சென்னை மாநகருக்கெனப் போக்குவரத்து உதவி கமிஷனர் பதவி ஒன்றை அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்

பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு கீழ்காணும் வழிமுறைகளில் எய்தப்படுகின்றன :—

(1) புதிய வழித் தடங்களுக்கும், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித் தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போது உள்ளவற்றை விரிவுபடுத்தலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலும் பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலும் ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் 10 சதவிதம் உயர்வு படிப்படியாக ஏற்படவேண்டுமென்பதே பொதுவான நோக்க

மாகும். 1969-ல் 99 புதிய வழித்தடங்கள் 14,281 இருக்கைகளை கூடுதலாக்கும் வகையில் தொடங்கப்பட்டன. 1968-ல் 99 புதிய வழித்தடங்கள் 14,283 இருக்கைகளைக் கூட்டும் வகையில் தொடங்கப்பட்டன. பயண பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்காக விண்ணப்பித்து கொள்பவர்களிலிருந்து தெரிந்தெடுப்பதற்கான கோட்பாடுகள் குறித்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கும் பொருட்டு வகுக்கப்பட்ட விதிகள் பொருந்துகின்றன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து

நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கையில் மாறுதல் ஏதும் இல்லை. அது கீழ்க்கண்ட வகையில் சேர்ந்த வழித் தடங்களுக்குப் பொருந்தும் :—

1. 75 மைல்களும் அதற்கு மேலுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—கடுவிசைப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் ;

2 தொலைவைக் கருதாது, சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

3. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும்போது (இரு மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித் தடங்கள் உட்பட), இந்த வழித்தடங்கள் எடுத்துக்கொள்ளப் படுகின்றன. இக் கொள்கை திறமையுடனும் உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்துவதற்காக, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் சில விதித்துறைகள் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட போக்குவரத்து செயல்படுவது குறித்த விரிவான ஆய்வுரை ஒன்று பேரவையில் தனியாக வைக்கப்படும்.

சரக்கு வண்டிகள்

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநில முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. பொது லாரிகளைக் கொண்டுவந்து காண்பித்தவுடன் முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில் அவற்றிற்குத் தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்கள் முழுவதிலும் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன் இம்மாநிலக்

1970 மார்ச் 21]

திலுள்ள பொது லாரிகளுக்கு அடங்கல் அனுமதிச் சீட்டுகள் (Oomposite permits) வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்சையெழுத்திட வேண்டியதில்லை.

குஜராத் மாநிலத்தையும், யூனியன் ஆட்சிப்பகுதியாக புதுச்சேரியையும் 1970-ஏப்ரல் 1-ம் தேதி முதல் மேற்படித் திட்டத்தில் சேர்க்கக் கருதப்படுகிறது. 200 வண்டிகள் குறித்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேற் கையொப்பம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அந்த எண்ணிக்கையை 300-ஆக உயர்த்த அரசு இப்போது முடிவு செய்துள்ளது. சாலை மேற்பரப்புகள் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள் ஆகியவற்றிற்குக் கணிசமான மேம்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளதைக் கருத்தில் கொண்டும், அண்டை மாநிலங்களில் செயலில் உள்ள நடைமுறையை ஒட்டியும், உயர்ந்த வரிவிதங்கள் விதிக்கப்படுவதற்குட்பட்டு, சரக்கு வண்டிகள் ஏற்றிச் செல்லத்தக்க சரக்குகளின் பேரளவு எடையை 15,240 கிலோகிராமாக உயர்த்த அரசு எண்ணிக்கையுள்ளது.

ஒப்பந்த வண்டிகள்.

இம் மாநிலத்தில் வாடகை வண்டிகளுக்கும், சீர் பேருந்துகளுக்கும் (Omni buses), தனி வசதிப் பேருந்துகளுக்கும் Luxury coaches), சிறுலா வாடகைச் கார்களுக்கும் (Tourist Taxis) , மாநில முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டு வழங்குகின்றனர். சிறுலாப் பயணிகளுக்கு உதவியாக புதிய அம்பாஸ்டர் மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் சிறுலா வாடகை வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. 1969-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ம் தேதி அன்று உள்ளபடி, 389 சீர் பேருந்துகளும், 34 தனி வசதிப் பேருந்துகளும், 460 சிறுலா வாடகைக் கார்களும் இயங்கி வந்தன. சென்ற ஆண்டில் மாநிலத்தில் 347 சீர் பேருந்துகளும் 29 தனி வசதிப் பேருந்துகளும், 294 சிறுலா வாடகைக்கார்களும் இயங்கி வந்தன. தமிழ் நாட்டிற்கும் கேரளத்திற்கும் இடையில் ஓடும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து ஒப்பந்த வண்டி அனுமதிச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை 150-லிருந்து 250-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கான தேவை அதிகரித்து வருகிறது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கை குறித்து விதிக்கப்பட்ட மேல் வரம்பை 300-லிருந்து 400-ஆக உயர்த்த வேண்டுமென அரசு கட்டளை இட்டுள்ளது.

(1970 மார்ச் 21)

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

(1) மோட்டார் போக்குவரத்தின் கொள்கை, நிர்வாகம் குறித்த முக்கிய பொருள்கள் குறித்து அரசிற்கு ஆலோசனை கூற, அரசு போக்குவரத்துத்துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட அரசுப் போக்குவரத்துத்துறை ஆலோசனைக்குழு ஒன்று உள்ளது.

(2) மாவட்ட அளவில் மோட்டார் போக்குவரத்துக்குத் தொடர்பான நடவடிக்கைகளில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசிற்கு ஆலோசனை கூறுகின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும், போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் கவனிப்பதற்காகத் "தமிழ்நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு—போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு" என்னும் உயர்நிலைக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்டத்தில், மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் ஒரு குழுவான "மாவட்டச்சாலை மேம்பாடு—போக்குவரத்து திட்டக்குழு" ஒன்று உள்ளது. சென்னை மாநகரில் சென்னை மாநகரச்சாலை மேம்பாடு—போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப் பட்டுள்ளது. பல்வேறு சாலைப் பணிகளின் பொறுப்பேற்றுள்ள பல்வேறு முகவர்களின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைக்கும் பொருட்டு மாநகரச் சாலைகள் வளர்ச்சி—போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுவின் ஒருங்கிணைப்புத் துணைக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) சென்னை மாநகரில், சென்னைப் பெருநகர் சாலை வளர்ச்சி—போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 1969-ல் இக்குழு இரு முறைகூடி ஆய்வு செய்தது.

வரி விதிப்பு.

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிகத்திற்கும் ஊக்கமளிப்பதற்காக, போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது ஒரு முனைவரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரம், புதுச்சேரி ஆகியவற்றிற்கும் இடையே பரஸ்பர உடன்படிக்கைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. மைசூர் மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில், இருமாநில வழித்தடங்களில் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளைப் பங்கீட்டுக் கொள்வதற்கேற்ப உடன்பாடு ஏற்படுகிறவரை இந்த உடன்பாடு சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் மட்டுமே பொருந்தும்.

1970 மார்ச் 21]

அனுமதிச் சீட்டுகளில் மேற்கையொப்பமிடும் முறை குறித்து தற்போதுள்ள ஏற்பாடுகளை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	ஒவ்வொரு மாநிலத்திலிருந்து		ஒப்பந்த வண்டிகள்.		
	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	சுற்றுலா வாடகை வண்டிகள்.	சாதாரண வாடகை வண்டிகள்.	சீர் பேருந்துகள்.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ் நாடு—ஆந்திரம்	2,000	100	20	..	..
தமிழ் நாடு—மைசூர்	1,000	50	20	..	..
தமிழ் நாடு—கேரளம்	800	75	20	250	..
தமிழ் நாடு—புதுச்சேரி	4·1	வரையறை இல்லை.	வரையறை இல்லை.	வரையறை இல்லை.	வரையறை இல்லை.

இந்திய அரசினால் அமைக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து வரி விதிப்பு விசாரணைக் குழுவின் அறிக்கையையும், ஆதாயம் பயக்க வல்ல வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த ஆய்வுக் குழுவின் அறிக்கையும் போக்குவரத்து நிதி வசதி குறித்த ஆய்வுக் குழுவின் அறிக்கையும் இன்னும் கிடைக்கவில்லை. போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்துவதற்கான வருங்காலத் திட்டங்களை வகுப்பதில் இவ்வறிக்கைகள் பெரிதும் பயனுள்ளவையாக இருக்குமென நம்பப்படுகிறது.

வருவாய்.

சீர் பேருந்துகளைத் தவிர, மற்ற பேருந்துகளுக்கு 1969-70-ஆம் ஆண்டில் கட்டண விதங்களில் அல்லது வரியில் எந்த உயர்வும் செய்யப்படவில்லை. 1969–70-ஆம் ஆண்டில் 1—4—1969 முதல் 31—12—1969 வரையுள்ள ஒன்பது திங்கள்களில் ரூ. 14.40 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. எனவே, 1—4—1969 முதல் 31—3—1970 வரை சுமார் ரூ. 19 கோடி கிட்டுமென எதிர்பார்க்கலாம். 1968-69-ஆம் ஆண்டில் ரூ. 18.65 கோடி மட்டுமே வருவாய் கிட்டியது என்பதை இங்கு நினைவுகூர்வது பொருத்தமாகும்.

செயற் குறிப்புகள்.

சோதனைச் சாவடிகள்.—இரு மாநிலங்களுக்கிடையில் ஓடும் வண்டிகளைத் திறம்படச் சோதனையிடும் பொருட்டு, பார எடைப் பொறி நிலையங்களுடனும் கூடுதல் பணியாளர்களுடனும், புழல், கந்தை கவுண்டன் சாவடி, ஹொசூர் ஆகிய ஊர்களின் எல்லைகளில் மூன்று சோதனைச் சாவடிகளை நிறுவுவதற்கு அரசு ஒப்பளித்துள்ளது. இந்தச் சோதனைச் சாவடிகளில் போக்குவரத்துத் துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் வணிகவரித் துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் இணைந்து செயல்படுவர்.

சிர் பேருந்துகள்.

சீர் பேருந்துகளுக்கும், வழக்கமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் இடையே ஏற்படும் பொருத்தமற்ற போட்டியை நீக்கும் நோக்கத்துடனும், சீர் பேருந்துகளை தவறான முறையில் பயன்படுத்துவதைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடனும், சீர் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 என்று தற்போது விதிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் வரி வீதத்தை ரூ. 100 ஆக உயர்த்தத் திட்டமிடப் பட்டுள்ளது.

வலவர் பயிற்சிப்பள்ளி.

இம்மாநிலத்தில் உள்ள வலவர் பயிற்சி பள்ளிகளுக்கு ஏற்பளிக்க 1940-ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள் முகவர்.

சரக்கு வண்டிகளின் முகவர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்காக 1940-ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு பரிசிலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

முடிவுரை.

போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவது குறித்துச் சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் விவாதத்தின்போது தெரிவிக்கப்படும் கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும். மொத்தத்தில் அண்மை ஆண்டுகளில் சாலைப் போக்குவரத்து சீராக மேம்பாடு அடைந்துள்ளது. வரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்து முன்னேற்றம் காணப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு IV.

[39-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்து, 1969–70.
ஆய்வுரை பொது.

1. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 22 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1969-ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 23-வது ஆண்டில் அடியெடுத்துவைத்தது. உலகப் போருக்குப்பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவதை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்திய குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வாகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்கவேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி தமிழ்நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை

1970 மார்ச் 21]

மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாக செயலுக்குக் கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக்கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக, 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை மாநகரில் உள்ள நகரப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது மாநிலங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டதின் விளைவாக, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முன்பே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் 1956-ஆம் ஆண்டு இத்துறையின் தனிக்கிளையாக சேர்க்கப்பட்டன.

2. முதல் நெடுந்தொலை கடுவிசைப் போக்குவரத்து சீர் வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டதும், 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளே விடப்படவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம் மாநிலத்தின் மாவட்ட தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவு பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

3. பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தை படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார்ப் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஓட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண, கடுவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்குள்வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும் (அவற்றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்) ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச் செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.

தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அனுமதிச் சீட்டுக்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிகையில் இந்த வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்படவேண்டும் என்பது கொள்

கையாக இருக்கவேண்டும் என முடிவு செய்யப்பட்டது. மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித்தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்ட் 1-ம் நாள் முதல் அதில் அரசுப் போக்குவரத்துத்துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இக்கொள்கையை யொட்டி 1969 மார்ச் 31-ம் நாளுக்குள் 418 பேருந்துப் பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 1969–70-ஆம் ஆண்டில் ஒரே ஒரு வழித்தடம் மட்டும்தான் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது.

4. தொழில்துறை 68-C பிரிவின்கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு வருகிறது. மறுப்புகளைக் கேட்டபின்னர், 68-D பிரிவின்கீழ் இந்த வரைவுத் திட்டங்கள் உள்துறையால் இறுதி வடிவம் கொடுக்கப்படுகின்றன. 68-C பிரிவின்கீழ் திட்டங்களை தொடக்கநிலையில் வெளியிடும் அதிகாரங்களை அரசுப் போக்குவரத்து இயக்குநருக்கு அளித்து அரசு 1969 மே திங்களில் ஆணைகள் பிறப்பித்தது. இத் துறையின்கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிடுவதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசுப் போக்குவரத்து இயக்குநர் எடுத்துவருகிறார். இதற்கிடையில், இறுதியான அறிவிப்பு வெளியிடப்படுவதை எதிர்பார்த்தும் தமிழ்நாடு 1968-ஆம் ஆண்டு 18-வது சட்டத்தினையொட்டியும், தனிப்பட்ட பேருந்து போக்குவரத்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள வழித்தடங்களில் ஒரு சமயத்தில் நான்கு திங்கள் கால அளவுக்குப் பேருந்துகளை இயக்க தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத்துறைக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுக்களை வழங்கிவருகின்றது.

5. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களில் சிலர் அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A (1) பிரிவின்கீழ் பணித்திட்டங்களை வெளியிடுவதற்கு தொழில்-தொழிலாளர்-வீட்டுவசதித்துறையில் அரசு செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் செல்திறனையும் அலுவல் விதியைச் சேர்ந்த 23-A (2) பிரிவின்கீழ் அவ்வேலைத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவதற்கு உள்துறை அரசுச் செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின், செல்திறனையும் மறுத்து சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தனர். தமிழ்நாடு நிறுவன அவசரச் சட்டமும் (அவசரச் சட்டம் 1/1968) மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டமும் (சட்டம் எண் 18/1968) செல்திறன் அற்றவையென்றும் வழக்குத் தொடரப்பட்டது. அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A விதி செல்திறனுள்ளது என்றும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-C, 68-D பிரிவுகளின்கீழ் முறையே தொழில்—தொழிலாளர்—வீட்டுவசதித்துறை, உள்துறை அரசுச் செயலாளர்களுக்குச் சட்டப்படிக்கான அதிகாரங்களைப் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டது சரியென்றும் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்தது. எனவே இதுவரையில் அறிக்கையிடப்பட்டுள்ள வரைவுத் திட்டங்களனைத்தும் செல்திறனுள்ளவையென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1970 மார்ச் 21]

மேலும் தமிழ்நாடு 1968-ம் ஆண்டு 1-வது அவசரச் சட்டமும், தமிழ்நாடு 1968-ம் ஆண்டு 18-வது திருத்தச் சட்டமும் செல் திறனுள்ளவையாகும் என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

6. இவ்வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்படும் வரையில் புதுப்பிப்பதற்கான விண்ணப்பங்களை உடனே மறுத்து விடாமல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்த விண்ணப் பங்களை வைத்துவரவேண்டி வருமென்றும், வரைவுத் திட்டங்கள் முடிவு செய்யப்படும்வரை இயன்ற வரையில் தாற்காலிக அனுமதிகளை வழங்கவேண்டுமென்றும் கருதப்பட்டது. 335/68 எண்ணுள்ள ரிட் மனுக்கள் குறித்த வழக்கில் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் அளித்த தீர்ப்பை எதிர்த்து, பாதிக்கப்பட்ட பேருந்து உரிமையாளர்கள் தலைமை நீதிமன்றத்தில் 52 மேல் முறையீடு களைத் தாக்கல் செய்தனர். தலைமை நீதிமன்றம் இந்த மேல் முறை யீடுகளை 19—1—1970 அன்றும், 20—1—1970 அன்றும் விசாரணை செய்து சென்னை உயர்நீதி மன்றம் அளித்த தீர்ப்பு சரியே என்றும் 5—2—1970 அன்று தீர்ப்பு வழங்கியது.

7. தனியார் துறை பேருந்துப் பணியாளர் அரசு அந்தந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்த போதி லும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வ தற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசு போக்குவரத்துத்துறைப் பணியில் எடுத்துக்கொள்ளபடுகின்றனர். இவர்கள் பணிகுறித்த தகவல்களை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் சரிபார்த்து அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணித்துறைக்கு அனுப்புகின்றனர். அவர்கள் அளிக்கும் தகவல் களின் அடிப்படையிலேயே தனியார் பேருந்து பணியாளர் இத் துறையில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

பணிமனைகள்.

8. இதுவரை சென்னை வட்டாரத்திலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத் திலும் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கி வருவதிலும் ஒருசில நீள் தொலை விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதிலேயே கவனம் செலுத்தி வந்த இத்துறை பேருந்து வழித்தடங்கள் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்டதன் காரணமாக இம்மாநிலம் முழுவதிலும் பல்வேறு வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியிருந்ததால் பெரியதொரு நிறுவனமாக மாறிவிட்டது. இதற்கான வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதற்காகத் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணிமனைகள் நிறுவப்பட்டன. இவை ஒவ்வொன்றும் முறையே திருச்சிராப் பள்ளி, தஞ்சாவூர், மதுரை, இராமநாதபுரம், கோயம்புத்தூர், நீலகிரி, சேலம், தருமபுரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துப் பணி களைக் கவனித்து வருகின்றன. இந்த மாவட்டங்களிலுள்ள துணைப் பணிமனைகள் இந்த நான்கு இடங்களிலுள்ள தலைமைப் பணிமனைகளின்கீழ் இயங்கி வருகின்றன. 1969—70-ஆம் ஆண்டில் சேலத்தில் முழு அளவில் இயங்கும் பணிமனை ஒன்று பணிமனைக்

கண்காணிப்பாளர் பொறுப்பின்கீழ் தொடங்கப்பட்டது. கோயம்புத்தூர் பணிமனையின் அதிகாரத்தின்கீழ் இயங்கும் தருமபுரி, சேலம் ஆகிய மாவட்டங்களையும், வடஆர்க்காடு மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த திருப்பத்தூர் பகுதியையும், கொண்ட வட்டாரத்தை இரு கூறாக்கி மேற்குறிப்பிட்ட சேலம் பணிமனை தொடங்கப்பட்டது. வேலூரிலும், கடலூரிலும் துணைப் பணிமனைகளை அமைக்கும் பணி இந்த ஆண்டு முடிவுற்றது.

9. கீழ் காணும் இடங்களில் பணிமனைகளை அமைப்பதற்காகச் சென்ற ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பணி இந்த ஆண்டில் முடிவுற்றது :—

1. பாளையங்கோட்டை.
2. உதகமண்டலம்.
3. பாபநாசம்.
4. திண்டுக்கல்.
5. கடலூர்.
6. தஞ்சாவூர்.
7. வந்தவாசி.
8. ஓசூர்.

காஞ்சிபுரத்தில் பணிமனை ஒன்றைக் கட்டுவதற்காக நகராட்சியைச் சேர்ந்த நிலம் இத்துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. பழனியில், பணிமனை ஒன்றைத் தொடங்குவதற்காக நிலத்தைக் கையகப்படுத்தும் செயற் குறிப்புகள் முடிவடையும் தறுவாயில் உள்ளன. திருவண்ணாமலையில் பணிமனை கட்டுவதற்கான வேலையும் சீக்கிரமே ஆரம்பிக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

துணைப் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்காக உளுந்தூர்ப்பேட்டை, மேட்டூர், தருமபுரி, ஈரோடு, குன்றத்தூர், பூவிருந்தவல்லி, திருவள்ளூர், திருத்தணி, செங்குன்றம், எண்ணூர் ஆகிய இடங்களில் தகுந்த நிலங்களைப் பெறுவதற்காக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

10. சென்னை மாநகரில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்துள்ளதால் அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கான வசதிகளை அதிகப்படுத்துவதற்காக வடசென்னையில் (மாதவரம்) பணிமனை ஒன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. இப்பணிமனை விரைவில் திறக்கப்படும். அன்றியும், வாரத்திற்கொருமுறை பேருந்துகளைப் பேணிவரக்கூடிய துணைப் பணிமனைகள் இவ்வாண்டு பல இடங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. பயணிகள் இன்றி வெற்றுவண்டிகளை ஓட்டிச் செல்லும் தூரத்தைக் குறைக்கவும், அவற்றைப் பேணுவதில் அதிக நாட்டம் செலுத்துவதற்காகவும் இவை ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மந்தைவெளி காந்திநகர் (அடையாறு பணிமனையுடன் சேர்க்கப்பட்டது), தியாகராயநகர் ஆகிய இடங்களில் துணை பணிமனைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. அண்ணா நகரில் துணைப் பணிமனை ஒன்று முடிவடையும் தறுவாயிலுள்ளது.

11. உயர் அதிகாரக் குழு.—துறைக்கு ஏற்படும் இழப்பை நீக்குவதற்கும் அரசு செய்துள்ள முதலீட்டைக் கருத்தில் கொண்டு

1970 மார்ச் 21]

துறை செயல்படும் முறையை மேம்படுத்துவதற்குமான வழிவகைகளைக் குறித்து கருத்துரை வழங்குவதற்கும், துறையின் தொழிலாளர்களுக்குத் தற்பொழுது வழங்கப்படும் சம்பளம், முன்னேற்ற வாய்ப்புகள், வசதிகள் ஆகியவற்றைபற்றி மறு ஆய்வு செய்வதற்கும், அவற்றைச் சீரமைப்பதற்கான வழிவகைகளைத் தெரிவிப்பதற்காகவும் நியமிக்கப்பட்ட உயர் அதிகாரக் குழு தனது அறிக்கையை அனுப்பியுள்ளது.

நாட்படி, இரவு நேரப்படி, நிகராடைப்படி முதலியவற்றை அதிகரிப்பது போன்ற வசதிகளை குறித்த பரிவுரைகள் 15—9—1969 முதல் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளன. இந்தச் சலுகைகளுக்காக ஏற்படும் ஆண்டுத் தொடர் செலவு சுமார் ரூ. 26 லட்சம் என்று கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. சம்பளத்தைத்திருத்தியமைப்பது குறித்த பரிவுரையைப் பொறுத்த வரையில், அவை ஆய்வு செய்யப்படுவதற்காக சம்பள ஆணைக் குழுவுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன. குழுவின் ஏனைய பரிவுரைகள், அரசு நிலையிலும், துறையளவிலும் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகின்றன. அவற்றை நிறைவேற்ற நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது.

12. துறையைச் சேர்ந்தவையும் பயன்படுத்தத் தகுதியற்றவை என ஒதுக்கப்பட்டவையுமான பேருந்துகளுக்கு தக்க மதிப்பிட்டு, சரியான விலையைக் கணக்கிட்டு, அவற்றை ஏலத்தில் விடுவதற்காக சட்டமன்றத்தின் மூன்று உறுப்பினர்களும், துறையின் அதிகாரிகளும் அடங்கிய குழு ஒன்று அரசினால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அக் குழு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை கூடுகிறது. உதவாதவை என்று ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகளை இக்குழு பார்வையிடுகிறது. மேலும் அந்த வண்டிகள் ஏலம் விடப்படும்போது இக்குழு நேரில் அந்த ஏலத்தைக் கண்காணிக்கின்றது.

13. பேருந்துகளில் விளம்பரம் வெளியிடுவது 1969-70-ம் ஆண்டிலும் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதன் மூலம் தற்போது ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 2 லட்சத்திற்கு மேலாக வருவாய் கிடைக்கிறது. விளம்பரத்தின் மூலம் கிடைக்கும் வருவாயை அதிகரிப்பதற்காக பேருந்துகளின் பக்கவாட்டிலும் விளம்பரங்களைக் காட்டி வைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதன்மூலம் வருவாயில் சுமார் ரூ. 2 லட்சம் அதிகரிப்பு ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

நிதி நிலை.

14. இத் துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு	மூலதன முதலீடு.			
	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	மொத்த வருவாய்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	(ரூபாய் லட்சத்தில்)			
1968–69 ..	14,20·51	2,46·65	16,67·16	16,48·32
1969–70 (எதிர்பார்க்கப்படுவது)	16,67·16	1,35·69	18,02·85	18,28·10

	(6) மொத்தச் செலவு.	(7) நிகர வருவாய்.	(8) பயணிகள் வசதி நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தேய்மான நிதி, தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி ஆகியவற்றிற்குத் தொகை வழங்கல்.		(9) நிகர ஆதாயம்.
	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)				
1968–69	14,88·81	1,59·51	1,88·89	(—)	29·38
1969–70 (எதிர் பார்க்கப்படுவது). ..	16,44·38	1,83·72	2,04·17	(—)	20·45

15. 1968–69-ல் ரூபாய் 29·38 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டது குறித்த பிரிவுவாரி விவரங்கள் வருமாறு:—

			(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
(1)	அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, சென்னைக் கிளை ..	(—)	44·37
(2)	தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, குரோம்பேட்டை.	(+)	4·11
(3)	அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து கன்னியாகுமரிக் கிளை	(+)	4·44
(4)	நெடுந்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்	(+)	3·61
(5)	இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி	(+)	2·83
		(—)	29·38

துறையின் சென்னைக் கிளையில் முந்திய ஆண்டில் ரூ. 33.40 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் ஏற்பட்ட விரயம் ரூ. 44.37 லட்சமாகும். செலவு அதிகரித்துள்ளதே அதற்குக் காரணம். 1—6—1968, 1—12—1968 முதல் அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்த்தப்பட்டதும், முறையே 1—11—1967 தேதியன்றும், 1—10—1970 அன்றும் ஒப்பளிக்கப்பட்ட அகவிலைப்படி, நகர ஈட்டுப் படியினுல் ஏற்பட்ட முழு விளைவும் இந்த விரய அதிகரிப்புக்கு முக்கிய காரணம் ஆகும். இது மட்டுமே முந்திய ஆண்டைக் காட்டிலும் விரயம் ரூ. 24.13 லட்சம் கூடுதலாகியுள்ளதற்கு காரணமாகின்றது. அதிகரித்த வருவாய் காரணமாக கூடுதல் செலவு ஓரளவு சரிக்கட்டப்படுகின்றது. இந்த ஆண்டில் திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்து மூலம் கிடைத்த வருவாய் ரூ. 6,751 ஆகும்; (முந்திய ஆண்டில் வருவாய் ரூ. 6.602 ஆக இருந்தது).

16. கன்னியாகுமரி கிளையைப் பொறுத்தவரையில், முந்திய ஆண்டில் ரூ. 1.78 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் ரூ 4.44 லட்சம் ஆதாயம் கிட்டியது. அகவிலைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி முதலியவற்றிற்கான ஒப்பளிப்பு போன்ற (பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை உயர்வுக்குத் தொடர்பற்ற) செலவு அதிகரித்திருந்த

1970 மார்ச் 21]

போதிலும் ஆதாயம் கிட்டியுள்ளது. 1967-68-ல் ஒரு பேருந்து ஒரு திங்களுக்கு ஈட்டிய வருவாய் ரூ. 6,277 ஆக இருக்க, 1968-69-ல் வருவாய் ரூ. 6,958-ஆக இருந்தது.

17. 1969-70-ல் எதிர்பார்க்கப்படும் ரூ. 20.47 லட்சம் விரயம் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

		(ரூபாய் லட்சத்தில.)
(1) சென்னைக் கிளை	(—)	29·37
(2) அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, குரோம்பேட்டை.	(—)	0·39
(3) கன்னியாகுமரி கிளை	(—)	1·51
(4) நீள் தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்	(+)	9·29
(5) இராணிம்தோட்டம் பணிக்களரி	(+)	1·53

18. மாநகர்ப் போக்குவரத்துப் பணிகளில், முந்திய ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுக் காண்கையில் இந்த ஆண்டில் விரயம் குறைந்துள்ளது. மாநகரில் இயங்கும் போக்குவரத்துப் பணிகள் சீரமைக்கப்பட்டதும், உரிய ஆதாயம் தாராத வழித்தடங்களைக் குறைத்ததும் இதற்குக் காரணங்கள். அதன் விளைவாக போக்குவரத்துப் பணிகள் முன்னிலும் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தப்பட்டு, மொத்த வருவாயில் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டது. பல்வகை வருவாய்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. இந்த அதிகரிப்புகள் மூலம் சென்னைக் கிளையைப் பொறுத்தவரை மட்டுமே விரயம் ஓரளவுக்குக் குறைந்ததேயன்றி விரயம் முழுவதும் குறைந்துவிடவில்லை. 1968-69-ம் ஆண்டில் அகவிலைப்படி வழங்கியதாலும், உயர் அதிகாரக் குழுவின் பரிவுரையின்மேல் பணியாளர்களுக்கு அதிகரித்த நாட்படி, படிகள் போன்ற கூடுதலான சலுகைகள் வழங்கியதாலும் ஏற்பட்ட செலவும் பொறுப்பே இதற்குக் காரணமாகும். இந்த ஆண்டில், ஒவ்வொரு சாதாரண பணியாளருக்கும் நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 1.35 என்பதிலிருந்து ரூ. 2.00 ஆக நாட்படி விதம் கணிசமான அளவிற்கு உயர்ந்தது. இதன் விளைவாக, ஒரு வலவர்/பயணித் துணை திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 16 கூடுதல் வருமானம் பெற்றார்.

19. கடுவிசைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொறுத்தவரையில், கட்டணங்கள் குறைக்கப்பட்டபோதிலும், 1968–69-ம் ஆண்டைக் காட்டிலும் அதிக ஆதாயம் கிட்டியது. நீள்தொலைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கணக்கில் மாவட்டப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளைச் சேர்ந்ததும், சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி, சென்னை-மதுரை மாடிப் பேருந்துகள் ஓட்டுவதன்மூலம் கிடைத்த அதிகரித்த வருவாயும் இதற்குக் காரணமாகும். இரவு நேர மாடிப் பேருந்துப் போக்குவரத்துக்கான கட்டணங்கள் மூன்றாம் வகுப்பு இரயில் கட்டணங்களைக் காட்டிலும் குறைவாக உள்ளன என்பதை ஈண்டுக் குறிப்பிடுவது பொருத்தமாகும்.

20. கன்னியாகுமரி கிளையில் ரூ. 1.51 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணம், 1968-69-ல் கூடுதல் நாட்படி வழங்கியதும், அகவிலைப்படி உயர்வால் ஏற்பட்ட விளைவும் ஆகும்.

தமிழ் நாடு பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்.

21. தேய்மான சேம நிதி.—பேருந்துகள் ஓடுவதன் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக புதியவற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேம நிதி ஒன்று உள்ளது. 1969-70-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளி விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை.	7,05·55
1969–70-ல் சேர்ந்த தொகைகள்	2,04·17
மொத்தம் ..	9,09·72
1969–70-ல் இந்நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ..	1,46·10
1970 மார்ச 31-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	7,63·62

துறைக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மானச் சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன. அது அரசால் பொதுக்கணக்கில் வைத்துவரப்படுகின்றது. அரசு ஈட்டுப் பத்திரங்களில் ஏற்கெனவே ரூ 38.51 லட்சம் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

22. பயணிகள் வசதி நிதி.— தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துப்போக்குவரத்து நிறுவனம் வளர்ச்சியடைந்துகொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள் வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித் தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1970 மார்ச் 21]

1970 ஏப்ரல் *1-ல்* உள்ளவாறு நிதி இருப்பு கீழே காட்டியுள்ள விவர அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது .—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருந்த இருப்பு		3·06
1969–70 ல் சேர்த்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி)		0·21
	மொத்தம் ..	3·27
1969–70-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை		..
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	..	3·27

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதிகளை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கு தனிச்சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன. சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயனிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப் பட்டதால் *1964* அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவல்களையும் கவனித்து வந்துள்ளன.

23. வளர்ச்சி நிதி.—போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 23.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965 மார்ச் 31-ம் நாள் வரையில் இத்துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டுள்ளது.

1970, ஏப்ரல் **1-ம்** நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்பு குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	..	27·78
1969–70-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி)		1·94
	மொத்தம் ..	29·72
1969–70-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை		..
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	..	29·72

24. வீட்டு வசதி நிதி.— தமிழ்நாடு அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டுவசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசு 1962-63-ல் நிறுவியது. இத்துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகை செய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்கு தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத்துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும், வீட்டுவசதிக்கான அதன் வேலைத்திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன. 1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியில் இருக்கக் கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	10·64
1969–70-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி)	0·74
மொத்தம் ..	11·38
1969–70-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு) எதிர்பார்ப்பது) ..	11·38

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத்துறை தொழிலாளர்க்கான வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம்பேட்டைக்கு அண்மையில் உள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர்கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டது. கோவை, தஞ்சை போன்ற முக்கியமான வெளியூர்களிலும் நிலம் பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

25. விபத்து சேம நிதி.—முதன் முதலாக இந்நிதி 1951 நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளில் செல்கையில் எதிர்பாராமல் ஏற்படும் விபத்துக்கள் வாயிலாக அவ் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்து கொள்ளும் உரிமை கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியைப் பேணி வருவதே இந்நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டு தோறும் மொத்தமாக ரூ. 2,000 என்ற சீரான விதத்தில் அல்லது மேற்படி நிதியில் ரூ. 2 லட்சம் எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான வகையில் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளை ஈட்டுறுதி செய்வது தொடர்பான விதிகளை 1965-ல் இந்திய அரசு திருத்தியது. இவ்விதிகளின்படி, ஆண்டொன்றுக்கு வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 அளிக்கப்படவேண்டும். இதன்படி நடப்பாண்டில் இந்நிதி

1970 மார்ச் 21]

அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பழைய நிதியில் எஞ்சியிருந்த இருப்பு புதிதாக அமைக்கப்பட்ட நிதியில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டது. 1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	0·74
1969–70-ல் சேர்ந்த தொகை (வருவாயிலிருந்து கொடுக்கப்பட்ட தொகையும், நிதி இருப்புகளில் கிடைத்த வட்டியும்.)	1·99
மொத்தம் ..	2·73
1969–70-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை ..	2·50
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	0·23

26. துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி.—இந்நிதியை ஏற்படுத்த அரசு 1960 ஜூன் திங்களில் அனுமதி வழங்கியது. ஊழியர் எவரேனும் அல்லது அவரைச் சார்ந்திருப்போர் எவரேனும் இறக்க நேரிடின் அவரது ஈமச் சடங்குக்காகவும், பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியரது உடனடியான செலவுக்கும் போக்குவரத்து துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆதாவற்றவர்களுக்கு அல்லது அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்குத் தொகை கொடுக்கவும் இந்நிதி பயன்படுத்தப்படுகிறது. தொடக்கத்தில் இந்நிதிக்கு ரூ. 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசு தொடக்கத்தில் அனுமதித்த ரூ. 1,000 அளவிற்கு இந்நிதியின் இருப்புத் தொகை இருக்குமாறு செய்ய ஆண்டுதோறும் தொகை சேர்க்கப்படுகிறது.

1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	0·01
1969–70-ல் சேர்மானங்கள்	0·04
மொத்தம் ..	0·05
1969–70-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை ..	0·04
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	0·01

பேருந்து செயல்படுவதால் ஏற்படும் பலன்கள்.

27. ஒரு போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் திறன், போக்குவரத்துப் பணிக்கென வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவிதத்தையும் சாலைகளில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சதவிதத்தையும் பொறுத்த

தாகும். துறை முழுவதற்குமாக, செயல்படும் திறன், சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகள் இவைபற்றிக் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு. (1)	சராசரி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. (2)	செயல்பட சராசரியாக வழங்கிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. (3)	செயல்படும் திறன். (4)	சாலையில் ஓட்டப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. (5)	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கைக்குச் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ளவற்றின் சதவீதம். (6)
			சதவீதம்.		சதவீதம்.
1968–69	1,860	1,094	91	1,599	86
1969–70 (எதிர்பார்ப்பது).	2,012	1,830	91	1,733	86

இவ்வாண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவற்றை குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளிவிவர அறிக்கையில் கொடுக் கப்பட்டுள்ளன :—

		1968–69.	1969–70.
1.	ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,731	1,946
2.	பெருக்கியவை	215	118
3.	மாற்றியமைக்கப்பட்டவை	101	225
4.	ஆண்டு முடிவில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,946	2,064 (எதிர்பார்க்கப் படுவது).
5.	பயணம் செய்த மைல்கள்	987·25 லட்சம்.	1,068·20 லட்சம் (எதிர்பார்க்கப் படுவது).
6.	சராசரி நாள் வசூல்	ரூ. 3·94 லட்சம்.	ரூ 4·24 லட்சம். (எதிர்பார்க்கப் படுவது).

1970 மார்ச் 21]

1968-69-ம் ஆண்டில் அடைந்த முன்னேற்றமும் (1969 டிசம்பர் 31 வரை) 1969–70-ம் ஆண்டு முன்னேற்றமும் கீழே உள்ள புள்ளி விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

சென்னைக்கிளை (மாநகர், புறநகர்ப்பகுதி, மாவட்ட விரைவுப் பேருந்துகள்).

		1969 மார்ச் 31 வரை.	1969 டிசம்பர் 31 வரை.
1	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..	1,651	1,666
2	அட்டவணையிடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	1,432	1,416
3	மொத்த வழித்தடங்கள் எண்ணிக்கை ..	490	494
4	வழித்தட மைல்கள், மொத்தம் ..	31,020	32,220
5	அட்டவணையிடப்பட்ட தடவைகள் அல்லது ஒற்றைப் பயணத் தடவையின் (Singles) எண்ணிக்கை.	17,899	18,090
6	அட்டவணையிடப்பட்ட நாள்தோறும் ஓடிய மைல்கள்.	241,184	241,866
7	நாள்தோறும் ஏற்றிச் செல்லப்படும் சராசரி பயணிகள்.	970,000	1,040,000

கன்னியாகுமரி கிளை

		31—12—68 வரை.	31—12—69 வரை.
1	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..	286	302
2	அட்டவணையிடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	249	271
3	மொத்த வழித்தடங்கள்	131	141
4	வழித்தடத்தில் மொத்தம் ஓடிய மைல்கள்.	3,429	4,402
5	அட்டவணையிடப்பட்ட தடவைகளின் அல்லது ஒற்றைப் பயணத் தடவையின் எண்ணிக்கை.	2,607	2,709
6	அட்டவணையிடப்பட்ட நாள்தோறும் ஓடிய மைல்கள்.	45,170	46,881
7	நாள்தோறும் ஏற்றிச் செல்லப்படும் சராசரி பயணிகள்.	197,791	207,100

28. சென்னை மாநகரப் பேருந்துப்பணிகளில் புகுத்தப்பட்ட கீழ்க்காணும் புதிய வழித்தடங்களாவன :—

1	5-J. தரமணி—தி. நகர்	1 பேருந்து.
2	5-K. தரமணி—மயிலாப்பூர்	1 பேருந்து.
3	45-A. விவேகாநந்தர் இல்லம்—சைதாப்பேட்டை.	2 பேருந்துகள்

[1970 மார்ச் 21

29. கீழே சொல்லியுள்ள வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் எண்ணிக்கை பெருக்கப்பட்டது :—

1	வழித்தடம் எண்.	பாரிமுனை-நந்தம்பாக்கம்	3 பேருந்துகள். அதிகரிக்கப்பட்டன
2	வழித்தடம் எண் 23.	பாரிமுனை-அடையாறு	1 பேருந்து அதிகரிக்கப்பட்டது.
3	வழித்தடம் எண் 19-C.	பிராட்வே-டட்டுக்காடு	1 பேருந்து அதிகரிக்கப்பட்டது.
4	வழித்தடம் எண 56-D.	மவுண்டு ரோடு-மணலி	2 பேருந்துகள் அதிகரிக்கப்பட்டன.
5	வழித்தடம் எண் 39.	அம்பத்தூர் தொழில் பேட்டை-ஹாமில்டன் பாலம்.	* 2 பேருந்துகள் அதிகரிக்கப்பட்டன.

* (எழும்பூருக்கும் அம்பத்தூர் தொழில் பேட்டைக்குமிடையே இரண்டு பேருந்துகள் விடப்பட்டன).

வழித்தடம் எண 19.	மவுண்ட்சாலை-திருவான் மியூர்.	2 பேருந்துகள் அதிகரிக்கப்பட்டன.

30. கீழ்க்காணும் வழித்தடங்கள் நீட்டிக்கப்பட்டன :—

1	வழித்தடம் எண் 11-B.	பாரிமுனை-தி. நகர்	அசோக நகர் வரை நீட்டிக்கப்பட்டது.
2	வழித்தடம் எண் 11-D.	பாரிமுனை-ரங்கராஜபுரம்.	ஷெ
3	வழித்தடம் எண் 12F.	விவேகநந்தர் இல்லம்-ரங்கராஜபுரம்.	ஷெ
4	வழித்தடம் எண் 17-C.	டபிள்யூ. எஸ். இன்சுலேட்டர்ஸ்-கோடம்பாக்கம் ரயில் நிலையம்.	மவுண்டு ரோடுக்கு நீடிக்கப்பட்டது.

கீழ்க்காணும் வழித்தடங்கள் ஆதாயமற்றவை என்பதால் ரத்து செய்யப்பட்டன. முதலில் உள்ள 5, 5-B 12-B வழித்தடங்களில் பயணிப் பொதுமக்களுக்கு வசதிகளும் கொடுக்கப்பட்டன :—

1	வழித்தடம் எண் 5-A	பாரீமுனை—அபிராமபுரம்.
2	வழித்தடம் 5-C	மயிலாப்பூர்—சைதாப்பேட்டை.
3	வழித்தடம் எண் 5-G	அடையாறு—பாரீமுனை.
4	வழித்தடம் எண் 12-D	கோடம்பாக்கம் ரயில்வே நிலையம்—மந்தைவெளி
5	வழித்தடம் எண் 12-G	வடபழனி—திருவான்மியூர்.

31. பேருந்துகளை நேரடியாக ஏலம் போடாமல் அவற்றை அறுதியிட்ட மதிப்பில் மாநகரக் கல்லூரிகளுக்கு வழங்கிவரத் தொடங்கியது. இத்திட்டத்தின்கீழ், மாநிலக் கல்லூரிகளுக்கு இதுவரை இரண்டு பேருந்துகள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. கிண்டி தொழில்

1970 மார்ச் 21]

நுட்ப நிறுவனங்களுக்கு 3 பேருந்துகளும் குன்றத்தூரில் உள்ள இந்து தேசியக் கல்லூரிக்கு 2 பேருந்துகளும் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. மாணவர்கள் போக்குவரத்து வசதிக்காக இந்தப் பேருந்துகள் கல்லூரிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறபடியால், மாணவர்கள் தனிப் பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டுள்ளன.

32. 1969 டிசம்பர் முதல் 1970 பிப்ரவரி வரையுள்ள காலத்தில் சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள் முதலியவற்றோடு மூன்று பொருட்காட்சிகள் தொடர்பாக ஏற்பட்ட கூடுதல் போக்குவரத்தைச் சரிசெய்யத் தனிப் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. நெரிசல் மிகுந்த போக்குவரத்து அதிகமுள்ள பேருந்து நிறுத்துமிடங்களில் போக்குவரத்து பயணச் சீட்டுகள் வழங்க நிலைய பயணித் துணைவர்கள் நியமிக்கப்பட்டு முறைப்படுத்தப்படுகிறது.

33. நெருக்கடி நேரத்தில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக தற்போது 71-ம் எண் வழித்தடத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் தொடர் பேருந்துடன் கூட (Trailer buses) 1969–70-ம் ஆண்டில் 18, 21-, 15-ம் எண் வழித்தடங்களில் மேலும் மூன்று தொடர் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. மேலும், ஒரே சீரான அகலமுள்ள முக்கிய சாலைகளில் தொடர் பேருந்துகள் விடுவதற்கும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மாநகர வழித்தடங்களில் சோதனை நடைமுறையாக ஓட்டப்படுவதற்காக மாடிப்பேருந்து ஒன்று கட்டுவதற்கும் இத்துறை ஆணையிட்டுள்ளது.

34. இத்துறையினால் ஓட்டப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறைநாட் சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து முறையீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு, செப்டம்பர் திங்கள் 15-ம் நாள் முதல் "விருப்பம்போல் பயணம் செய்வதற்கான" பயணத்தைச் சீட்டுகளை பயணிகளுக்கு வழங்குவதற்கான திட்டமொன்றுக்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப் பயணச் சீட்டுகள் அனைத்தும் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டுகள் விடுமுறை நாட்களிலும் ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ, அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப் பயணச் சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்குமுரிய மதிப்பு ரூ. 150 என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

235. கீழ்க்காணும் மாவட்ட **வழித்தடங்கள்** நீடிக்கப்பட்டன :—

1 வழித்தட எண் **108**	..	சென்னை—**சதுரங்கப்பட்டணம்**—கல்பாக்கம் நகரியம் வரை நீடிக்கப்பட்டுள்ளது.
வழித்தட எண் **224**	..	பாண்டிச்சேரி—காலிங்கரல்—நாகப்பட்டினம் **வரை நியமிக்கப்பட்டுள்ளது.**

மாவட்ட வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில், இந்த ஆண்டில் போக்குவரத்து அளவுக்கு அதிகரிக்கப்பட்டது மதுரை-திருநெல்வேலி பிரிவில் ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கை

4-லிருந்து 6-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டது. அதுபோலவே, மதுரை-பழனி, மதுரை-சேலம் பிரிவுகளில் ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கை 4-லிருந்து 6-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டது.

36. தற்போது 154 சிர்வசதிப் பேருந்துகளும், 10 மாடிப் பேருந்துகள் உட்பட 59 நீள்தொலை வழித் தடங்களும் இயக்கப்படுகின்றன. நீளதொலைப் பேருந்துப் பணிகளிலிருந்து கிடைக்கும் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்காக ஒவ்வொரு வகையான சீர்வசதிப் பேருந்துகளின் இருக்கை எண்ணிக்கை 35-லிருந்து 39-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. நீள்தொலைப் பணிக்காகத் தற்போது கட்டப்படும் பேருந்துகளில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 48 வரை உயர்ந்தப்பட்டுள்ளது. லேலண்டு காமெட் அடிச்சட்டத்தில் சாதாரண காமெட் 370 என்ஜினைப் பயன்படுத்தி தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்தினால் கட்டப்பட்ட மாடிப்பேருந்து 1969-70-ம் ஆண்டில், சென்னை-திருச்சி டிரங்க் வழித்தடத்தில் விடப்பட்டது. பேருந்து செயல்படுவதைக் கண்காணித்த பிறகு இந்த வழித்தடத்தில் மேலும் சில பேருந்துகளும் திண்டுக்கல் வழியான சென்னை-மதுரை வழித்தடத்திலும் இத்தகைய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தற்போது 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளில் திருச்சி செல்லும் 6 பேருந்துகளும், 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளில் மதுரை செல்லும் 4 பேருந்துகளுமாக 10 பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இப்பேருந்துகளின் கீழ்ப்பகுதியில் 48 இருக்கைகளும், முதல் மாடியில் 24 இருக்கைகளும் உள்ளன. முதல் மாடியின் உயரம் பயணிகள் காரில் உள்ள உயரத்துக்கு சரியானதாகும். விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளின் ஆதாயம் அதிகரித்துள்ளதற்கு, துறையின் முக்கியமான டிரங்க் சாலையில் மாடிப் பேருந்துகள் விடப்பட்டது பெருமளவுக்கு காரணமாகும்.

37. இந்த ஆண்டில், சென்னையிலிருந்து தஞ்சாவூர் செல்லும் விரைவுப் பேருந்து வழித்தடம் சென்னை-செங்கற்பட்டு-திண்டிவனம்-விக்கிரவாண்டி, பண்ருட்டி, சேத்தியாத்தோப்பு, கீழ் அணைக்கட்டு, கும்பகோணம், பாபநாசம், தஞ்சாவூர் என்ற குறுக்கு வழியாகச் செல்லும்படியாக மாற்றியமைக்கப்பட்டது. இதனால் வண்டியின் ஓட்ட நேரத்தில் 92 நிமிடமும், கட்டணத்தில் ரூ. 1.70 காசும் குறைக்கப்பட்டது. இடவசதி விகிதம் மனநிறைவளிக்கும் வகையில் காணப்படுகிறது. பாண்டிச்சேரி வழியாக தஞ்சாவூருக்குச் செல்லும் ஏனைய வழித்தடங்களையும் இந்த குறுக்கு வழியில் மாற்றியமைக்கவேண்டிய அவசியத்தை அரசு ஆய்வுசெய்து வருகிறது.

38. கன்னியாகுமரி கிளை—கூடுதல் பணிகள்.

1	மாணவர் தனிப்பேருந்து-நாகர்கோவில்-தேவர்க்கிளம்பி.	1 பேருந்து
2	நாகர்கோவில்—திங்கட் சந்தை	1 பேருந்து
3	களியக்காவிளை—திருவட்டாறு	1 பேருந்து
4	நாகர்கோவில்—குமாரபுரம்	1 பேருந்து
5	நாகர்கோவில்—தங்கப்பட்டினம்	1 பேருந்து

பணிக்களரிகள்.

39. குரோம்பேட்டையிலும் நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பணிக்களரிகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கென துறையினரின் பணிக்களரிகளில் கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.	தனியார் நிறுவனங்களில் கட்டப்பட்டப் பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1968–69	348	..	348
1969–70 (எதிர்பார்க்கப் படுவது).	244	..	244

பணிக்களரிகளின் எஞ்சிய திறன், பிற துறைகட்கு வேண்டியவற்றைச் செய்யப் பயன்பட்டது.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

40. சென்னையில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவு மூன்று முறை மாற்றுகளில் செயல்படுகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(1)	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை. (2)
1968–69	15,720
1969–70 (ஜனவரி 1970)	16.615

நாகர்கோயிலிலுள்ள தொழிற்சாலை, புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களுக்கான தேவையைச் சரிக்கட்டுவதற்காக மூன்று முறைமாற்றுகளில் செயல்படுகிறது. டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதால் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவு குறைகின்றது.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதுடன், ட்யூப்களும் டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

பணியாளர்.

41. இத்துறையில் பணியாற்றும் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	சென்னைப் பிரிவு.	கன்னியா குமரிப் பிரிவு.	மொத்தம்.
(அ) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—			
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்	309	49	358
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நீங்கலான பிற பணியாளர்	5,423	987	6,410
மொத்தம் ..	5,732	1,036	6,768

	சென்னைப் பிரிவு.	கன்னியா குமாரிப் பிரிவு.	மொத்தம்
(இ) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—			
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்	543	84	627
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நீங்கலான பிற பணியாளர்.	7,410	1,540	8,950
மொத்தம் ..	7,953	1,624	9,577

பணியாளர் நலன்.

42. கடந்த ஆண்டுகளைப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் பயன்கள் இத்துறையிலும் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன. தொழிலாளர் ஆசிரியர்கள் மூவருக்கும் பயிற்சி பெற்ற பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சியாளர்கள் 345 பேருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. பிரிவு நிலை வகுப்புகளில் பயிலும் பணியாளர்களுக்கு, அவ்வகுப்புகளின் கால அளவு 45 நிமிடங்களுக்கு மேற்படுகையில் கூடுதல் ஊதியமும் அளிக்கப் படுகின்றது. இந்த ஊதியம் 1967-ம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 11-ம் நாள் முதல் கொடுக்கப்படுகிறது.

பயிற்சி.

43. (அ) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், வேலை பயிலுவோருக்குப் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல்படுகிறது. இச்சட்டத்தின்கீழ் பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை இந்த ஆண்டு ஆய்வு செய்யப்பட்டு கீழே குறிப்பிட்டவாறு முடிவு செய்யப்பட்டது. திருத்தியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சி பெறும் காலம் 2 ஆண்டுகளாகும்.

பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை.

தொழில்.	சென்னைக் கிளை.	அரசுப் போக்கு வரத்து மத்திய பணிக் களரி.	கன்னியா குமரி பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கம்மியர் (மோட்டார் வண்டி).	101	16	19	136
உலோகம் பற்றவைப்பவர்	4	3	2	9
கடைசல் இயந்திரப் பணியாளர்	..	3	1	4
பெஞ்சு பிட்டர்	..	..	1	1
	105	22	23	150

1970 மார்ச் 21]

வேலை பழகுவோருக்குக் கீழ்க்கண்ட விதத்தில் பயிற்சி உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது :—

	சென்னையில்	மாநிலப் போக்கு வரத்து மத்திய பணிக்களரியில்.	கன்னியா குமரிக் கிளையில்
	(திங்களொன்றுக்கு ரூபாய்.)		
1 பயிற்சியின் முதல் ஆண்டின் போது.	70	60	60
2 பயிற்சியின் 2-வது ஆண்டின் போது.	80	70	70

பயிற்சியாளர்கள் பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்ததும், இயன்ற அளவு இத்துறையில் சேர்த்துக்கொள்ளப்படுகிறார்கள். பயிற்சி முடித்தோரை அவர்கள் திறமை பெற்றுள்ள தொழிற் பிரிவில், குறிப்பாக யந்திரத் (மோட்டார் வாகனங்கள்) தொழிற் பிரிவில் வேலைக்குத் தெரிந்தெடுக்க, இந்தப் பணித்திட்டம் இத் துறைக்கு மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது.

(இ) இந்திய அரசின் பயிற்சித் திட்டத்தின்கீழ், பொறியியலில் பட்டம் பெற்றோருக்கும் பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும் பயிற்சியளிக்கும் பணித்திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது.

(உ) துறையைச் சேர்ந்த பணிக்களரியில், உதவித்தொகை பெறும் வேலை பழகுவோரைப் போன்று, பட்டயத் தகுதி பெற்றோருக்கும், பட்டம் பெற்றோருக்கும் கூடப் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. ஒரே நேரத்தில், இத்துறை, நகரப் பணிமனைகளில் 40 பேருக்கும், மாநிலப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிமனையில் 24 பேருக்கும் கன்னியாகுமரிக் கிளையில் 30 பேருக்கும் பயிற்சியளித்து வருகிறது.

(எ) இத்துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் ஆண்மக்களுக்கும் சார்ந்து வாழ்வோர்க்கும் (Sons and dependants of employees) பயிற்சியளிக்கும் பணித் திட்டமும் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது. ஈராண்டு காலப் பயிற்சியின்போது, முதல் ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூ. 1 வீதமும், அடுத்த ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூ. 1.50 வீதமும் பயிற்சியாளர்களுக்கு நாள்படி வழங்கப்படுகிறது. பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்த பின்னர் அவர்கள் இத் துறையில் வேலைக்குச் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகிறார்கள்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பணி நலன்கள்.

44. கடந்த ஆண்டு ஆய்வுரையில் விளக்கப்பட்டுள்ள நலன்களுக்கு மேலாக இந்த ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட நலன்களும் தொழிலாளர்களுக்கு விரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

1968 ஏப்ரல் 6-லிருந்து இரவுப்பணிப்படி அளிக்கும் சலுகை, காவல் காப்புப் பணியாளர்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்பட்டது. உயர் நிலைக்குழுவின் பரிந்துரைகளின் பேரில் படிவீதங்களும் அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளன. படி வீதங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

	பதவி இனம்.	ஓரிரவிற்கு இரவுப்பணிப் படி. ரூ.
1.	பாதுகாப்பு அதிகாரி	1.60
2.	காவல் காப்பு மேற்பார்வையாளர் ..	1·10
3.	காவலாளி	1·40

45. ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைக்கும் அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியிலுள்ள பணிக்களரிக்கும், கன்னியாகுமரிப் பிரிவிற்கும் மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும், மருத்துவத்திற்குப் பணியாளர்கள் விலைக்கு வாங்கியதுமான விலை உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசு திருப்பித் தருகிறது. இவற்றுக்கு மேலாக இத் துறையுடன் குடும்பநலத்திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

46. அபராத நிதியிலிருந்து, காயமடைந்த தொழிலாளர்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்க ரூ. 50-ம் தீ விபத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்க ரூ. 440-ம் செலவிடப் பட்டது.

47. முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுதுபோக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசு ரூ. 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 23-ஆம் நாளிலிருந்து ஒரு நூல் நிலையம் செயல்பட்டு வருகிறது. கோயம்புத்தூர், சேலம், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி முதலிய மண்டலத் தலைமையிடங்களில் பொழுதுபோக்கு மன்றங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

48. 1964-ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 1-ஆம் நாள் முதல் நியாய விலைக்கடை செயல்பட்டுவருகிறது. பங்கீட்டுப் பொருள்களனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது நியாயவிலைக் கடையில் 2,607 உறுப்பினர்கள் சேர்ந்துள்ளனர். அரிசி வழங்குவதை, மாத ஊதியம் ரூ. 200-க்குக் குறைவாகப் பெறுவோருக்கு மட்டுமே என்று வரையறுக்குமாறு, அரசு அண்மையில் உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த உத்தரவின்படி மலிவு விலை அரிசி வழங்கும் திட்டம் 1,404 பணியாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கிறது.

பொதுமக்கள் தொடர்புப் பணிகள்.

49. (i) 1968-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்கள் 31-ஆம் நாள் வரையில் நீள் தொலைப் போக்குவரத்திற்கு இருக்கை ஒதுக்கும் செய்யப்பட்ட பயணச் சீட்டுகள் தொடர்பாகத் திருப்பிச் செலுத்

தப்படும் தொகை தலைமையிட அலுவலகத்தில் மட்டும் திருப்பிச் செலுத்தப்பட்டது. இதனால் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்குப் பெருமளவு இடர்பாடும், பணம் பெறுவதில் காலதாமதமும் ஏற்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 1-ஆம் நாள் முதல் இத்தொகையை அப்பயணச் சீட்டுகள் வாங்கப்பட்ட இடத்தில் அங்கு வசூலான தொகையிலிருந்து அளிக்கப்பட உத்திரவிடப்பட்டது. இதனால் பயணிகள் தங்கள் தொகையைத் திருப்பிப் பெற்றுக்கொள்ள வசதி ஏற்பட்டது. இதனால் இத்துறைக்கும் பொதுமக்களுக்கும் உள்ள தொடர்பு பெருமளவில் மேம்பட்டது.

(ii) பொதுமக்களிடமிருந்து வரும் அதிக அளவு புகார்களும், குறைகளும் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுகின்றன. நேரங்களை மாற்றுதல், வழித்தடங்களை நீட்டித்தல், வழித்தடங்களை மாற்றுதல் ஆகிய பணிகள் பயணம் செய்வோரின் வசதிக்கேற்பத் தகுந்தவாறு செய்யப்படுகின்றன.

(iii) இழந்த பொருள் பிரிவிற்குப் பயணிகளின் 1,859 பொருள்கள் வந்து சேர்ந்தன. அவற்றில் 885 பொருள்கள் அவற்றை இழந்தவரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

(iv) செய்தித்தாள் மூலமும், அனைத்திந்திய வானொலி மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புகளை மக்களுக்கு அறிவிக்க 45 செய்திக் குறிப்புகள் இத்துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(v) ஏற்பு பெற்ற அரசு மருத்துவ மனைகளில் சிகிச்சை பெற பேருந்தில் பயணம் செய்ய குருடர்களுக்கும், உடல் ஊனம் உடையவர்களுக்கும் இத்துறை, பேருந்து சீட்டுகள் அளித்து வருகிறது.

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

50. 1955-ம் ஆண்டு, ஆகஸ்டு திங்கள், 15-ஆம் நாள் முதல் செயல்படும் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம், அதன் நடவடிக்கைகளை விரிவுபடுத்திக் கொண்டது. தற்போது இந்த நிறுவனத்தினால், அரசின் பல்வேறு துறைகளுக்குச் சொந்தமான 2,000 வண்டிகளுக்குமேல் பேணப்பட்டு வருகின்றன.

51. மூன்று நிலைகளில் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தின் முழு அமைப்பையும் சீரமைப்பது ஏற்கெனவே அரசினால் கொள்கையளவில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. கூடுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல், கருவிகளையும் சாதனங்களையும் வழங்குதல் மத்தியக் கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவை ஏற்படுத்தல் ஆகியவைகளுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவது குறித்த முதல் நிலை முடிக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை, மத்தியப் பணிக்களரிக்காகவும், சேலம் வட்டாரப் பணிக்களரிக்காகவும் புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டுதல், மதுரையிலும், தஞ்சாவூரிலும் உள்ள பணிக்களரிகளுக்குச் சேர்க்கைகளுடன் தற்போதுள்ள கட்டிடங்களை விரிவு படுத்துதல் ஆகியவை இரண்டாம் நிலையில் அடங்கும். சேலத்தில் பணிக்களரி

அமைப்பதற்கான புதியக் கட்டடம் ஒன்று ஏற்கெனவே கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. 1969-ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்களில் அதில் பணிக்களரி அமைக்கப்பட்டுவிட்டது. சென்னை மத்திய பணிக்களரிக்காக புதியக் கட்டடம் ஒன்று வேளச்சேரியில் தற்போது கட்டப்பட்டு வருகிறது.

52. சமீபத்தில், வேளச்சேரியில் பணிக்களரி கட்டும் பணியை முடிப்பதற்கு சுமார் ரூ. 2.44 லட்சம் கூடுதல் நிதியை அரசு ஒப்பளித்துள்ளது. இன்னும் சில திங்களுக்குள் மேற்படிபணி முடிந்துவிடும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தஞ்சாவூர் வட்டார பணிக்களரியின் தற்போதுள்ள கட்டிடங்களுக்கு சில சீர்திருத்தங்களும் சேர்க்கைகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. மதுரை வட்டார பணிக்களரிக்கும் கொட்டகை கட்டும் பணியையும் மற்ற சீர்திருத்தப் பணியையும் 1970-71-ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

53. கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரியிலும் புதிய பணிக்களரி திறப்பது குறித்த முதல் நிலையை 1971-72-ஆம் ஆண்டில் செயல்படுத்த திட்டமிட்டிருக்கிறது.

54. 1968 டிசம்பர் திங்களில் கார் செப்பனிடும் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அமைச்சர்களின் கார்களையும், தலைமைச் செயலகம், அரசு விருந்தினர் மாளிகை முதலியவற்றின் வண்டிகளையும் செப்பனிடுவதற்காகவே இது ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

விவர அறிக்கை I

சாலையில் செல்லும் பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கைகளும்.

ஆண்டு.	இந்த ஆண்டு முடிவில் பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	இந்த ஆண்டில் சாலையில் செல்லும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
1959–60	561	386
1960–61	695	537
1961–62	770	569
1962–63	814	629
1963–64	950	690
1964–65	1,706	789
1965–66	1,256	937
1966–67	1,373	1,069
1967–68	1,731	1,259
1968–69	1,946	1,599
1969–70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).	2,064	1,733

1970 மார்ச் 21]

விவர அறிக்கை II

மாற்றியமைக்கப்பட்ட அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

ஆண்டு.	மாற்றியமைக்கப் பட்ட பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை.	அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1959–60 ..	114	110	124
1960–61 ..	35	134	169
1961–62 ..	11	75	86
1962–63 ..	130	44	174
1963–64 ..	43	136	179
1964–65 ..	137	126	263
1965–66 ..	113	180	293
1966-67 ..	105	117	222
1967–68 ..	151	358	509
1968–69 ..	101	215	316
1969–70 .. (எதிர்பார்க்கப் பட்டது.)	225	118	343

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

விவர அறிக்கை III.

1959-60-லிருந்து 1969-70 வரையிலான ஆண்டுகளில் வரவு-செலவு, நிகர வருவாய் லாபம் இவற்றின் விவரங்கள்.

ஆண்டு.	மொத்த. வருவாய்.	செலவு.	நிகர வருவாய்	நிதி.	நிகர லாபம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
			(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)		
1959-60	2,66·53	2,01·70	64·83	37.73	27·10
1960-61	3,16·27	2,39·67	76·60	61·37	15·23
1961-62	3,91·65	2,97·21	94·44	75·81	18·63
1962-63	4,68·96	3,78·72	90·24	77·82	12.42
1963-64	5,50·83	4,87·10	63·73	91·82	(—)28·09
1964-65	6,75·82	5,89·43	86·39	1,04·63	(—)18·24
1965-66	8,39·27	7,40·67	98·60	1,12·99	(—)14·39
1966-67	9,68·15	8,96·55	71·60	1,32·60	(—)61·00
1967-68	12,23·81	10,87·99	1,35·32	1,59·07	(—)23·25
1968-69	16,48·32	14,88·81	1,59·51	1,88·89	(—)29·38
1969-70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது). ..	18,28·10	16,44·33	1,83·72	2,04·17	(—)20·45

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1970 மார்ச் 21]

விவர அறிக்கை IV

தமிழ் நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து—நேர்முக. மறைமுகக் கட்டணங்களைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

செலவு விவரங்கள்.	1968–69 (கணக்குகள்).	1969–70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).
(1)	(2)	(3)
	(ரூ. லட்சத்தில்.)	
I. A. நேர்முகக் கட்டணங்கள்—		
1 போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களுக்கு ஊதியம்.	3,26·09	3,79·85
2 எ பொருள்	3,14·67	3,42·85
3 டயர்களும், ட்யூப்களும் [காற்றுக் குழாய்களும்].	1,12·89	97·43
4 சில்லரை பாகங்களும், அணுகு சாதனங்களும். 5 பழுதுபார்த்தலும், பணி செய்தலும்	1,91·75	2,17 70
6 மோட்டார் வண்டிகளுக்கான வரிகளும், மேற் கட்டணங்களும்.	2,43·46	2,61·90
7 அலுவலர், நிர்வாகம் இவற்றிற்கான சம்பளம்.	30·51	36·91
8 வாடகை, கட்டணம், வரி, துணிவகை, மற்றும் ஏனைய சில்லரை செலவுகள்.	44·36	49·71
9 மாநில போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	70·55	87·76
10 ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	41·96	37·69
மொத்தம்—நேர்முகக் கட்டணங்கள் ..	13,76·24	15,11·80

	1968–69 ரூ.	1968–69 காசு.	1969–70 ரூ.	1969–70 காசு.
B. ஒரு மைலுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்—				
1 சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புறநகர், மாவட்டம், கடுவிசை உள்பட).	1	29	1	27
2 கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	1	25	1	44

[1970 மார்ச் 21

செலவு விவரங்கள். (1)	1968–69 (கணக்குகள்) (2)	1969–70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது). (3)
		(ரூ. லட்சத்தில்)
II. A. மறைமுகக் கட்டணங்கள்—		
1 விடுப்பும், ஓய்வூதியமும் . ..	25·37	32·30
2 தணிக்கைக் கட்டணம்	1·28	1·30
3 முதலீட்டில் வட்டி	73·78	8 ·50
4 மாநிலப் போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	8·33	7·60
5 ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	3·81	3·88
மொத்தம்—மறைமுகக் கட்டணங்கள் ..	1,12·57	1,32·58
B. ஒரு மைலுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்—		
	ரூ. காசு.	ரூ. காசு.
1 சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புறநகர், மாவட்டம், கடுவிசை உள்பட).	0 11	0 12
2 கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	0 07	0 09

பகுதி II

செலவு விவரங்கள். (1)	1968–69 (கணக்குகள்). (2)	1969–70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது). (3)
		(ரூ. லட்சத்தில்)
1 போக்குவரத்து பணிகளுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	12,63·73	13,86·35
2 மாநிலப் போக்குவரத்து, மத்தியப் போக்குவரத்து, மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிகளுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள.	1,12·51	1,25·45
3 மொத்தம்—நிறுவனங்களுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	13,76·20	15,11·80
4 போக்குவரத்துப் பணிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,00·43	1,21·10
5 மாநிலப் போக்குவரத்து, மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிகளுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	12·14	11·48
6 மொத்தம்—நிறுவனங்களின் மேல் மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,12·57	1,32·58
7 மொத்தம்—தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறைக்கு நேர்முக, மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	14,88·81	16,44·38

பகுதி III

(1)	பங்குத் தொகை. 1968–69. (2)	1969–70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது). (3)	1 ஏப்ரல் 1970 (அன்றுள்ளபடி). (4)
	(ரூ. லட்சத்தில்)		
1 தேய்மான சேமநிதி ..	1,88·89	2,04·17	7,63·62
2 மேம்பாட்டு நிதி ..	..	..	29·72
3 பயணிகள் வசதிக்கான நிதி	..	..	3·27
4 வீட்டு வசதி நிதி	..	..	11·38
	1,88·89	2,04·17	8,07·99

விவர அறிக்கை V.

மூலதன முதலீடு

அன்றுள்ளபடி. (1)	மொத்தம். (2)	ஒவ்வோராண்டும் கூடுதல். (3)
	(ரூ. லட்சத்தில்.)	
1-4-1959	3,01·84	25·66
1-4-1960	3,68·08	66·24
1-4-1961	4,33·66	65·58
1-4-1962	4,96·05	62·39
1-4-1963	5,11·06	15·01
1-4-1964	6,88·54	1,77·48
1-4-1965	8,48·86	1,60·32
1-4-1966	10,02·02	1,53·16
1-4-1967	12,03·17	2,01·15
1-4-1968	14,20·51	2,17·34
1-4-1969	16,67·16	2,46·65
1-4-1970 (தற்காலிகமானது).	18 02·85	1,35·69

விவர அறிக்கை VI.

குரோம்பேட்டையில் உள்ள மாநிலப் போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரில் கட்டப்படும் பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு. (1)	கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை. (2)
1958–59	.. 6.
1959–60	.. 83.
1960–61	.. 97.
1961–62	.. 127 (20 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள். 3 லாரிகள் உட்பட).
1962–63	.. 122 (28 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).
1963–64	.. 182 (37 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 7 லாரிகள் உட்பட).
1964–65	.. 292 (42 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், லாரிகளாக மாற்றப்பட்ட 60 பேருந்துகள், 15 பணிகள் உட்பட).
1965–66	.. 324 (23 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 61 பணிகள்).
1966–67	.. 342 (15 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், மத்தியப் பிரதேசத்திற்காகக் கட்டப்பட்ட 7 பேருந்துகள் ஏனைய துறைகளுக்காக 151 பணிகள்).
1967–68	.. 432 (5 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 133 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக கட்டப்பட்ட 2 லாரிகள், ஏனைய துறைகளுக்காக நான்கு பணிகள், உலகத் தொழிற் சந்தைக்காக கட்டப்பட்ட 3 சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் உட்பட).
1968–69	.. 328 (209 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 71 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 3 லாரிகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 45 பேருந்துக்கூடுகள் உட்பட).
1969–70 (எதிர்பார்க்கப் பட்டது).	.. 288 (206 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 13 மாடிப் பேருந்துகள், கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள் 7, தொடர்ப் பேருந்து 1, அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 61 பேருந்து கூடுகள் உட்பட).

1970 மார்ச் 21]

விவர அறிக்கை VII.

ராணித் தோட்டப் பணிக்களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை :—

காலஅளவு. (1)		கட்டப்பட்டுள்ள பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை. (2)
1964–65	..	**44 (4 தனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).**
1965–66	..	**60 (21 தனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட ; ஆனால், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 23 பணிகள் நீங்கலாக).**
1966–67	..	**72 (7 தனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 32 பணிகள் உட்பட).**
1967–68	..	**111 (12 தனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டிய 12 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).**
1968–69	..	**83 (15 தனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 15 பணிகள் உட்பட).**
1969–70 (எதிர்பார்க்கப்பட்டது).	..	**67 (6 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 8 சாதாரண பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 50 பணிகள் உட்பட).**

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS